UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DES LETTRES

LE CANAL DE SUEZ

ET

La Politique Egyptienne

THÈSE

POUR LE DOCTORAT-ÈS-LETTRES DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

Présentée à la Faculté des Lettres le 22 décembre 1923

PAR

HUSSEIN HUSNY

Professeur à l'Ecole Royale. Le Caire (Egypte)

Tous droits de reproduction et de traduction réservés à l'auteur

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE L'« ÉCONOMISTE MÉRIDIONAL »

19, Avenue de Toulouse, 19

1923

LE CANAL DE SUEZ

ET

La Politique Egyptienne

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DES LETTRES

LE CANAL DE SUEZ

ET

La Politique Egyptienne

THÈSE

POUR LE DOCTORAT-ÈS-LETTRES DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

Présentée à la Faculté des Lettres le 22 décembre 1923

PAR

HUSSEIN HUSNY

Professeur à l'Ecole Royale. Le Caire (Egypte)

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Tous droits de reproduction et de traduction réservés à l'auteur

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE L'« ÉCONOMISTE MÉRIDIONAL »

19, Avenue de Toulouse, 19

1923

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DES LETTRES

MM. VIANEY, Doyen, professeur de littérature française.
FOUCAULT, Assesseur, prof. de philosophie.
GACHON, Doyen-Honoraire, professeur d'histoire.
MAURY, professeur de langue et littérature grecques.
GRAMMONT, professeur de langue linguistique
ROMAIN, professeur de langue et littérature latines.
MILLARDET, professeur de langue et littérature romaines.
SION, professeur de Géographie.
FLICHE, professeur d'histoire et d'archéologie du moyen-âge.
BLANCHARD, prof. d'histoire moderne et comtemporaine.
POYER, maître de conférences de philosophie.
DUGAS, — — d'archéologie et d'histoire.
THOMAS, — — d'hist. et géogr. du Languedoc.
AMADE, — — de langue et littér. espagnoles.
LATZARUS, chargé d'un cours complémentaire de langue et littérature latines.
BOUVIER, maître de conférences de littérature française.
SÉCHAN, maître de conférences de langue et littérature grecques.
TEULIER, chargé d'un cours complémentaire de langue et littérature italiennes.
CATEL, chargé d'un cours complémentaire de langue et littérature anglaises.
M. N..., chargé d'un cours complémentaire de langue et littérature allemandes.
DUBOIS, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. GACHON, professeur, *Président.*
BLANCHARD, professeur, } *Assesseurs*
SION, professeur, }

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MA PATRIE, L'ÉGYPTE

Toujours présente à mon esprit et à mon cœur

HUSSEIN HUSNY.

A S. E. MAHMOUD CHOUKRY PACHA

MINISTRE DES COMMUNICATIONS EN ÉGYPTE

Dont la sympathie m'a été un encouragement précieux.

A S. E. MOHAMED NAGUIB PACHA

DIRECTEUR GÉNÉRAL

DE LA KHASSA DE S. M. LE ROI D'ÉGYPTE

ET DES WAKFS PRIVÉS ROYAUX

En témoignage de respect et de dévouement.

HUSSEIN HUSNY.

A MONSIEUR J. VIANEY

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
DOYEN DE LA FACULTÉ DES LETTRES DE MONTPELLIER

En souvenir de sa mission auprès de l'Université égyptienne du Caire, et en reconnaissance de l'intérêt qu'il a bien voulu prendre à ce travail.

A MONSIEUR M. BLANCHARD

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
PROFESSEUR D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE
A LA FACULTÉ DES LETTRES DE MONTPELLIER

Qui a bien voulu accepter la direction de cet ouvrage, que j'aurais voulu plus digne de son savoir éminent, et dont j'ai éprouvé la bienveillance inépuisable.

MEIS ET AMICIS

HUSSEIN HUSNY

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547021_0018

LE CANAL DE SUEZ

ET

La Politique Egyptienne

AVANT-PROPOS

Depuis les temps les plus reculés, l'Égypte n'a jamais cessé d'exciter l'intérêt du monde entier. Son passé glorieux, son génie scientifique et philosophique, ses vastes conquêtes, ainsi que la fertilité qu'assurent à son sol les crues régulières du Nil, enfin, la pureté de son ciel, grâce à laquelle se sont conservés les monuments merveilleux construits il y a plus de cinquante siècles, et qui témoignent encore de tout ce que le peuple d'Égypte a fait pour la civilisation; toutes ces merveilles concourent à donner à l'Égypte son renom historique et son attrait mystérieux. Chaque jour, une découverte nouvelle fait mieux apparaître l'importance

de cette terre lumineuse, dévoile, en ajoutant à la splendeur de ce qu'on en connaissait, « les mystères d'une civilisation qui, la première, avait peut-être résolu tous les problèmes scientifiques, enfouis dans son sein par le temps, et que l'orgueilleuse civilisation retrouve peu à peu (1) ».

Mais elle a d'autres titres à retenir notre attention, notamment sa chute tragique, avec toutes ses conséquences. Ainsi, la lutte pénible - mais héroïque - qu'elle soutint contre la domination des Perses commença une ère nouvelle qui dure encore, et au cours de laquelle elle était destinée à devenir la proie de la nation la plus puissante. Les Perses, les Grecs, les Romains, les Arabes, les Turcs, ont successivement satisfait leur ambition de dominer l'Egypte. Mais ce pays des mystères, sous ses maîtres successifs, a toujours conservé sa vitalité. L'Egypte a même souvent forcé ses conquérants à adopter ses mœurs, et l'influence de sa civilisation s'est maintenue au cours de ses vicissitudes politiques (2). « Si l'on considère avec attention l'état particulier de

---

(1) Mme Juliette Adam. *L'Angleterre en Egypte.* Imp. du Centre, Paris, 1922, p. 7.

(2) Même dans l'ordre littéraire, l'influence de l'Egypte est bien établie. Par exemple, dans *l'Iliade et l'Odyssée,* on trouve des passages « où les Rhapsodes semblent avoir largement emprunté à l'art et à la littérature populaire de l'Egypte ». A. Moret. *Rois et Dieux d'Egypte,* p. 237-273; cf. même auteur: *Aux Temps des Pharaons.* Libr. Armand Colin, p. 64.

chacun des pays qui composent la monarchie ottomane, écrivait Ferdinand de Lesseps en 1860 (1), il est impossible de ne pas être frappé des conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouve l'Egypte. La population de l'Egypte n'a point d'analogie avec celle du reste de l'Empire. Elle n'est ni turque, ni grecque, ni arabe. Les habitants de la vallée du Nil sont le même peuple que les Egyptiens des Pharaons. Pour peu qu'on ait vécu au milieu d'eux, on ne saurait conserver de doute à cet égard. Conformation corporelle, dispositions intellectuelles, mœurs, préjugés, ils ont à peu près tout gardé de l'ancienne race, et les révolutions qui ont si souvent changé la face politique de l'Egypte n'ont pas sensiblement altéré le type primitif de la population indigène ».

***

Dans l'histoire moderne, l'Egypte joue encore un rôle dont on ne saurait exagérer l'importance, mais qui est sensiblement différent. En dirigeant vers elle leurs armées, les empires anciens cédaient aux mirages de sa richesse légendaire, tandis que les regards des modernes se sont fixés sur elle pour des raisons plus posi-

---

(1) Ferd. de Lesseps. *Question du Canal de Suez.* Edition Plon, 1860, p. 56.

tives et plus profondes. C'est que l'Egypte, grâce à sa situation géographique exceptionnelle, est la clef du passage de l'Occident à l'Orient; aussi est-elle devenue le théâtre des intrigues politiques autant que des aventures militaires. « Aux invasions barbares de l'histoire ancienne, aux guerres sanglantes des siècles suivants, ont succédé des disputes de chancellerie et des discussions protocolaires, mais l'objet du litige n'a jamais varié... Lorsque les habitants de l'Europe eurent découvert l'Asie et l'Afrique, l'Egypte leur apparut comme le trait d'union naturel des trois grands continents du vieux monde, le nœud des routes qui, parties des lointaines et fabuleuses régions de l'Orient et des tropiques, convergeaient vers les grandes métropoles occidentales. Le maître de l'Egypte était non seulement le chef du pays le plus peuplé, le plus policé, le plus riche de la Méditerranée orientale, mais il tenait également dans sa main le commerce de toute une moitié du monde » (1).

Est-il nécessaire d'ajouter que la possession de l'Egypte est restée depuis le XVIII[e] siècle un des principaux sujets de rivalité entre la France, longtemps maîtresse du commerce du Levant, et l'Angleterre, maîtresse des mers et surtout, dominatrice des Indes? L'ex-

(1) Jean Darcy. *France et Angleterre* « Cent années de rivalité coloniale ». Paris, Libr. Académique Didier, 1904, p. 342-343.

pédition de Bonaparte, qui appelait son armée d'Egypte « l'aile gauche de l'armée d'Angleterre », et les efforts que les Anglais ont déployés pour le tenir en échec et lui arracher les fruits de son succès, l'expédition anglaise en Egypte en 1807, dont triompha l'héroïsme de Mohamed Ali, le Congrès de Londres en 1840, l'opposition de l'Angleterre au percement de l'isthme de Suez, l'achat par Disraëli des actions égyptiennes de la Compagnie du Canal, et surtout l'occupation inique de l'Egypte par l'Angleterre en 1882, tous ces événements historiques ne sont que quelques témoignages du grand rôle que l'Egypte a continuellement joué dans la politique de la France, et de l'Angleterre, — des autres puissances, aussi d'ailleurs qui, cela va de soi, n'assistèrent pas indifférentes à cette rivalité.

En résumé, en se disputant l'Egypte par où se fait nécessairement tout le trafic de l'Europe avec les pays riverains de la Mer Rouge, l'Est de l'Afrique, la Mésopotamie, la Perse, les Indes et l'Extrême-Orient, c'est la domination économique et coloniale que se disputaient la France et l'Angleterre.

En effet, il suffit qu'on aperçoive l'importance de la situation géographique de l'Egypte, et, surtout, de l'isthme de Suez, pour comprendre du même coup la lutte acharnée que l'Angleterre a soutenue pour empêcher le percement de l'isthme, et les efforts déployés par la France pour surmonter la résistance et les intrigues anglaises.

Nous retracerons dans cet ouvrage les phases diffé-

rentes de ces efforts, et nous tâcherons d'exposer les intrigues et les complications politiques dans lesquelles l'Egypte s'est trouvée, pour son malheur, entraînée. Nous traiterons donc cette question depuis les origines. Nous ne ferons qu'effleurer cependant le XVIII^e^ siècle, renvoyant pour cette période aux ouvrages capitaux et définitifs de M. F. Charles-Roux « Auteur d'une Route » et, « les Origines de l'Expédition d'Egypte », dont nous nous sommes surtout inspiré. Pour notre part, nous nous attacherons essentiellement au XIX^e^ siècle, pour lequel nous avons eu le bonheur de découvrir des documents nouveaux que nous croyons de grande importance; nous nous arrêterons à l'achèvement du canal, objet essentiel de notre étude.

H. Husny.

CHAPITRE PREMIER

LE CANAL
DEPUIS L'ANTIQUITÉ JUSQU'AUX ARABES

Les richesses fabuleuses de l'Orient ont toujours hanté l'imagination des hommes, et allumé leur convoitise. Leur conquête fut toujours le but principal des expéditions ou des voyages que l'esprit d'aventure fit entreprendre en Orient. Avec le progrès des communications et de la civilisation, leur immensité est mieux apparue. Plus on a connu ces régions mystérieuses, plus on a voulu, en même temps que multiplier les moyens d'y accéder, abréger la durée des voyages nécessaires pour y parvenir; d'où les tentatives pour découvrir le cap de Bonne-Espérance, pour employer la route de l'isthme de Suez, et, dans les temps modernes, pour percer cet isthme. Est-ce pour la même raison que les anciens Pharaons ont creusé leur canal entre le Nil et la Mer Rouge? Il serait, sans nul doute, absurde d'affirmer qu'ils cherchaient à rendre l'Orient plus accessible aux Occidentaux, puisque les civilisations contempo-

raines de la civilisation pharaonique se limitaient aux pays situés à l'Est du bassin de la Méditerranée.

Il nous semble plutôt, étant donné l'importance capitale des préoccupations religieuses dans toutes les formes de leur activité, qu'il faut chercher de ce côté les véritables raisons de leurs initiatives sur ce point. Pour construire les temples et les autres monuments d'un caractère religieux, il fallait des matériaux; il fallait en même temps de l'or, des aromates, et des encens, pour les cérémonies du culte. Aussi, les Pharaons s'intéressaient-ils au pays de la Pount « région peu connue, qui s'étendait sur les deux rives de la Mer Rouge » (1), et qu'il convient, peut-être, de placer à la hauteur de Souakin et de Massouah. On disait en Egypte que les aromates, l'encens, la myrrhe, les bois précieux, l'or, et toutes les richesses de la terre, se rencontraient à foison dans ce paradis terrestre, patrie des dieux Horus et Hathor, « terre divine ». Sous l'ancien empire et au temps du premier empire Thébain, plusieurs expéditions y avaient été envoyées pour en ramener de l'or, des épices et des aromates (2).

Tout d'abord, il est intéressant de noter les raisons pour lesquelles la reine Hathshopsitou envoya sa fameuse expédition dans la Pount. « Un jour, les prières

---

(1) Mariette. *Deir-el-Bahari*, pl. 5, d'après A. Moret, *Rois et Dieux d'Egypte*, p. 36.

(2) Breasted. *Ancient Records*, II, p. 102.

du souverain montèrent jusqu'au trône du maître de Karnak, et on entendit un ordre dans le sanctuaire, une injonction du Dieu lui-même, prescrivant d'explorer les voies qui mènent à la Pount, de parcourir les chemins qui conduisent aux Echelles de l'Encens » (1). Ainsi, c'est en vertu d'un ordre divin qu'on devait s'occuper « d'explorer » et « parcourir » les chemins qui conduisaient à la Pount, comme en témoignent les bas-reliefs du Deir-al-Bahari.

Des calculs minutieux (2), dont nous n'avons pas besoin de traiter en détail, montrent que dans le temps de Ramsès II — en admettant qu'il ait été le premier à joindre le Nil à la Mer Rouge, — le niveau du Nil était « supérieur à celui de la basse-mer de plus de seize mètres en hautes eaux et de plus de neuf mètres en basses eaux », et que « à la même époque, les hauteurs correspondantes du Nil dans la branche pélusiaque, à Bubastis, origine de l'ancien canal, devait être de cinq mètres en basses eaux, et de neuf mètres en hautes eaux. Si donc les eaux des crues pénétraient librement dans l'Ouady-Toumilât jusqu'au lac Timsah et jusqu'au seuil de Serapium dont la hauteur n'est que de cinq à six mètres au-dessus de la basse mer, il est indubitable que, même à cette époque reculée, elles devaient chaque an-

(1) Alex. Moret. *Rois et Dieux d'Egypte*, 1922, pages 37-38.

(2) Voir l'étude admirable de M. Talabot, publiée dans la *Revue des Deux-Mondes*, le 1er mai 1855.

née, au moment du maximum de la crue, se déverser par-dessus le seuil dans les bassins des lacs Amers : c'est ce qui arriverait certainement encore, et a fortiori, aujourd'hui, si la vallée était libre, et si les eaux du Nil étaient conduites jusqu'au lac Timsah par des canaux d'une dimension suffisante... A l'époque où les environs du lac Timsah étaient peuplés et cultivés, les eaux du Nil y étaient certainement portées par des canaux; il n'était donc besoin ni d'études, ni d'opérations graphiques pour reconnaître la possibilité de jeter les eaux du Nil dans le bassin des lacs Amers; il suffisait de les livrer à elles-mêmes pour leur voir franchir le col de Serapium; il est extrêmement probable que ce fait se renouvelait dans toutes les crues très élevées. Une fois ce résultat constaté, n'est-il pas tout naturel qu'on ait essayé de prolonger la navigation du Nil jusque dans le bassin des lacs Amers, et faut-il s'étonner que les premières tentatives de ce genre se perdent dans la nuit des temps? » (1).

Il nous paraît résulter de cet exposé que la nature elle-même a montré aux Pharaons le moyen d'arriver facilement à la Mer Rouge afin d'atteindre la Pount. Quant à l'effort et aux dépenses qu'une pareille tâche exigeait, ils étaient insignifiants pour ceux qui ont cons-

---

(1) P. Talabot. *Revue des Deux-Mondes*, 1er mai 1855; cf. « Description de l'Egypte », t. xx (recherches de MM. Girard et de Rozières).

truit les Pyramides, le Karnak et les milliers de temples et de monuments qui subsistent encore en Égypte.

***

Ayant ainsi brièvement essayé de déterminer les motifs qui ont engagé les Pharaons à rendre plus faciles les communications avec l'Arabie et la Pount, et, par conséquent, à utiliser la branche Pélusiaque, il nous semble superflu d'examiner les autres raisons qui, selon certains historiens (1), expliquent que les Pharaons aient préféré une jonction indirecte à la jonction directe entre la Méditerranée et la Mer Rouge. Tout d'abord, nous sommes d'accord avec Letronne sur ce point que, « jamais ils n'ont songé à établir la communication directe, qui cependant eût été plus facile, qui du moins leur eût donné une navigation continue, tandis que la voie qu'ils ont choisie ne leur a pu donner qu'une navigation temporaire, subordonnée aux chances de l'inondation du fleuve » (2).

Mais quand les Pharaons ont-ils pour la première fois, essayé de creuser leur canal? Les historiens ne

---

(1) Notamment Letronne. *Revue des Deux-Mondes*, 15 juillet 1841, et J. Charles Roux. « L'isthme et le canal de Suez », 1901, t. I, p. 9.

(2) *Ibid.*

sont pas d'accord. Selon la tradition arabe, c'est au premier des Pharaons qu'il faut faire remonter la canalisation de l'isthme (1). En effet, l'auteur arabe Schems-el-Din attribue le premier canal à Tarsis, sous le règne duquel Abraham serait venu en Egypte. On aurait même construit le canal pour faciliter les communications avec la Mecque, où demeurait Agar (Khadjar), mère d'Ismaël (2).

Mais cette tradition — est-il besoin de le dire — ne se fonde sur aucune preuve historique ni archéologique, et se présente donc comme absolument invraisemblable.

Quant aux historiens grecs, ils ne sont pas plus convaincants sur ce point: « Selon Aristote, (Météorol. l. I.) Strabon, (Lib. I, p. 38, XVII p. 804) et Pline, (Lib. VI. 29, § 165, éd. Sillig) l'idée de ce canal avait été connue en Egypte, dès le temps de Sésostris » (3). A en croire Hérodote (4), ce serait seulement Nécho (vers 615 ou 610 avant J.-C.) qui aurait le premier entrepris de creuser le canal joignant le Nil à la Mer Erythrée (Rouge); version généralement adoptée, puisque l'historien l'appuie sur ce qu'il entendit lui-même des prêtres

---

(1) P. Talabot, *op. cit.*

(2) J.-Charles Roux, *op. cit.*, t. I, p. 15-16.

(3) Letronne. *Revue des Deux-Mondes,* 15 juillet 1841. Il s'agit de Ramsès II Méïamnon, fils de Séti I de la XIX[e] dynastie; il régna vers 1330 av. J.-C.

(4) Cité par J.-Charles Roux, *op. cit.*, t. I; cf. Letronne, Talabot, Voisin Bey, *Le Canal de Suez* (en 7 vol., Paris, 1906); de Lesseps et autres auteurs.

égyptiens. Mais nous devons constater que la tradition de Strabon et des historiens qui partagent son opinion est soutenue par des égyptologues autorisés, et, surtout, par Sir Gardner Wilkinson, « qui a même apporté à cette opinion l'appui d'un fait nouveau, en découvrant dans les ruines d'Abou Kaycheyd un monument consacré à Ramsès Meïamnon et qu'il suppose se rattacher à l'exécution du canal par ce Pharaon » (1).

Examinons maintenant ce que disent les autres égyptologues tels que MM. Ebers, Maspéro, et Mariette. Ils font remonter l'honneur de cette idée à Séti I, père de Ramsès II. A propos de la localité l'Elkantarah et des ruines qui l'avoisinent, M. Ebers nous dit, d'après une peinture du temple d'Ammon à Karnak que (2) « Séti I fit construire en l'honneur de son père des édifices dont les débris se sont conservés dans le voisinage immédiat de cette localité. Son fils Ramsès II acheva le monument auquel ils appartenaient; peut-être dépendait-il du plus ancien canal de Suez, que Séti creusa, et qu'il fit représenter sur la muraille extérieure du Nord dans le temple de Karnak. Ce bas-relief est, malgré son apparente simplicité, d'une signification et d'une importance exceptionnelles. Nous y voyons le conquérant; il revient vainqueur de Syrie, et les prêtres et les nobles d'Egypte l'accueillent à grand renfort de bouquets et de compli-

(1) Talabot, *op. cit.*
(2) Cité par J.-Charles Roux, *op. cit.*, t. I, p. 15.

ments, sur la rive du canal. Le canal est défendu par des fortifications et porte dans une inscription le nom de la coupure ». Mariette Bey, nous affirme catégoriquement que le canal fut creusé par Séti I (1). Il contredit l'opinion de Strabon, Aristote et Pline qui attribuent l'œuvre à Ramsès et non à Séti, en ces mots : « Tous ces auteurs disent que l'entreprise fut commencée, mais non achevée. Un monument du temps de Séti I nous montre le canal en activité dès avant Ramsès II » (2).

Ces preuves n'ont pas besoin de commentaires; nous nous contenterons d'ajouter que d'après l'ordre divin gravé par Hatshopsitou sur les murailles de Deir-el-Bahari, les Pharaons devaient être constamment occupés à explorer les chemins qui mènent à la Pount. La logique des événements a lentement, mais sensiblement, accru la nécessité d'exécuter cet ordre d'une façon satisfaisante. Les conquêtes de Thotmès III et de ses successeurs en Asie avaient rendu indispensables des communications rapides et faciles avec la Syrie; aussi, la marine égyptienne se développa-t-elle. Avec ce développement, il était tout naturel que l'idée d'explorer les routes de la Pount fit naître celle de joindre le Nil à la Mer Rouge, surtout si l'on considère que les Pharaons commençaient à mieux connaître l'Est du Delta main-

(1) Mariette Bey. *Aperçu de l'Histoire d'Egypte*, Paris, 1872, p. 60-81.

(2) *Ibid.*, p. 226.

tes fois traversé par leurs armées partant pour leurs campagnes d'Asie. Le fait que l'inondation du Nil poussait les eaux jusqu'au seuil des lacs Amers aida encore au développement de cette idée.

Dès ce moment, semble-t-il, on avait conçu l'idée de percer le canal, et on en avait aperçu la possibilité; l'exécution était subordonnée aux circonstances. En l'absence de documents historiques ou archéologiques qui nous expliqueraient pourquoi elle a été si longtemps différée, nous sommes étonnés qu'elle ait été assurée seulement par Séti I, et non par un de ses prédécesseurs, après le règne d'Hathshopsitou.

***

Dès l'avènement de Nécho II (ou Nécos), la question du canal n'est plus une question de simple intérêt local, religieux ou économique, comme lorsqu'il s'agissait de faciliter les communications avec la Pount. Il convenait désormais de chercher un moyen de communication entre la Méditerranée et la Mer Rouge, puisque Nécho « porta tous ses soins à la formation d'une marine militaire qui permit à l'Egypte de dominer à la fois sur la Mer Rouge et sur la Méditerranée » (1). Cette

(1) Hérod. II, p. 159; cité par Mariette Bey, *op. cit.*, p. 493-494.

remarque nous semble d'une importance singulière ; elle trouve en effet, que la situation stratégique exceptionnelle de l'Egypte sur les deux mers est alors aperçue, pour la première fois dans l'histoire du monde ; elle ne devait plus échapper, désormais, à l'attention de tous ceux qui ambitionnaient de la conquérir.

Nous trouvons que Nécho, ayant conscience de cette importance « songeait à rétablir le canal des deux mers, abandonné et ensablé depuis les dernières années de la vingtième dynastie. La tradition contait qu'après avoir perdu cent vingt mille hommes dans cette entreprise, il l'avait abandonnée sur la foi d'un oracle ; on lui avait prédit qu'il travaillait pour les Barbares (Hérol. ibid. 158 cf. Diodore 1,33) » (1). Nous sommes frappés par la sagesse de cet oracle — si toutefois ce n'est pas une légende — car il a exactement prédit le destin de l'Egypte qui, peu de temps après Nécho, tombait sous le joug des Perses. Ceux-ci ne devaient pas tarder à apprécier les œuvres entreprises par les Pharaons ; en effet, Darius (521-485 avant J. C.) voulut faire aussi bien que Sésostris (2). « Il rétablit du mieux qu'il put toutes les richesses du monde ancien. Il rouvrit le canal des deux mers, auquel le voyage de Skylax avait

---

(1) Mariette Bey. *Ibid.*, p. 494 ; cf. une citation d'Hérod. faite aussi par J.-Charles Roux, *op. cit.*, t. I, p. 16, et qui se termine ainsi : « Les Egyptiens appellent Barbares tous ceux qui ne parlent pas leur langue ».

(2) Hérod. II, 110 ; Diod., I, 58-59, d'après Mariette Bey, *ibid.*, p. 551.

donné plus d'importance que jamais. (Hérod II, 159. On a trouvé sur plusieurs points de l'isthme, et notamment à Chalouf, les stèles trilingues de Darius); les marchandises arrivèrent directement des bouches des Indes dans les ports de la Méditerranée. Il exploita la route qui va de Coptos à la Mer Rouge et celle qui mène de Siyout et d'Abydos au Soudan » (1). Ce Skylax dont Hérodote nous parle, connu sous le nom de Skylax de Karyanda, était l'amiral grec d'une flotte perse qui descendit d'Indos jusqu'à son embouchure (2). Il est très remarquable que son voyage ait donné au canal des deux mers — même dans ce temps reculé — « plus d'importance que jamais ». C'est alors qu'on découvre les avantages de la situation géographique de l'Égypte dans les relations entre l'Occident et l'Orient; avec le développement de la civilisation, cette importance devait apparaître davantage encore et attirer les regards des puissances rivales vers ce coin du monde. Mais Darius mena-t-il à bonne fin le creusement de ce canal? Diodore de Sicile et Strabon croient que non, « parce qu'on lui avait persuadé que la Mer Rouge était plus élevée que le sol d'Egypte, en sorte que, si la « coupure » était faite jusqu'à la mer, les eaux salées viendraient se mêler aux eaux potables du Nil et inonder le pays » (3).

---

(1) Mariette Bey. *Ibid.*, p. 551.

(2) *Ibid.*

(3) Voisin Bey. *Le Canal de Suez*, t. I, p. 4; cf. Talabot et J.-Charles Roux, *op. cit.*

Néanmoins, si l'on considère qu'Hérodote voyageait en Egypte vingt-cinq ans seulement après la mort de Darius, et qu'il fut par conséquent assez proche témoin des faits qu'il avance, on reconnaîtra que sa version sur ce point mérite plus de crédit que celle de Diodore et de Strabon, qui voyageaient quatre siècles plus tard (60 et 40 ans avant J.-C.) (1). « Hérodote affirme de la manière la plus catégorique que le canal débouchait dans le golfe Arabique; et, puisque la rive du golfe n'a pas changé sensiblement, comme, d'ailleurs, la longueur qu'il donne au canal correspond parfaitement à cette rive, il faut bien admettre que le canal, dès cette époque, avait été poussé jusqu'à la mer. D'ailleurs, il serait bien difficile de comprendre comment, le canal ayant été conduit jusqu'aux lacs Amers, la partie si facile et si utile de ces lacs à Suez n'aurait pas été ouverte. Il n'était pas besoin d'ingénieurs alors pour reconnaître la relation des niveaux du Nil et de la Mer Rouge, car, lorsque le bassin était plein, ses eaux s'avançaient dans la partie basse du seuil, presque jusqu'à la laisse de la haute-mer, et quelques coups de pioche suffisaient pour établir la communication et faire déverser ses eaux dans la mer » (2).

*
**

Pendant les guerres et invasions qu'a subies l'Egypte jusqu'à l'avènement des Ptolémées, le canal fut négligé

(1) Letronne, *op. cit.*
(2) P. Talabot, *op. cit.*

et abandonné. Selon Diodore et Strabon, ce serait Ptolémée II qui l'aurait ouvert de nouveau, « en faisant placer vers le débouché à la mer (à l'endroit où était bâtie la ville d'Arsinoë) des euripes ou barrières très ingénieusement construites qu'on ouvrait quand on voulait passer et qu'on refermait ensuite très promptement (285 avant J.-C.) » (1). Pline contredit cette affirmation ; il attribue à Ptolémée II le nouveau creusement du canal jusqu'aux lacs Amers ; on ne serait pas allé plus loin par crainte de l'inondation, car on aurait découvert que le niveau de la Mer Rouge est de trois coudées plus élevé que le sol de l'Egypte. D'autres, par contre, n'attribuent pas à une telle crainte l'interruption du canal, mais affirment que l'on appréhenda que l'introduction de l'eau de mer ne souillât l'eau du Nil, la seule potable en Egypte (2).

Sur ce point, l'assertion de Strabon et de Diodore est plus concluante, puisqu'ils voyageaient en Egypte et décrivaient ce qu'ils avaient vu, tandis que Pline « écrivait soixante-treize ans après Strabon ; il n'avait pas vu les lieux que Strabon avait visités, et sur lesquels celui-ci donne les renseignements les plus explicites » (3).

Ainsi, sommes-nous fondés à croire que le canal fut

---

(1) Diod. I, 33 ; Strab. XVII, 804, cité par Letronne.
(2) D'après la citation de J.-Ch. Roux, p. 17 et 18.
(3) Talabot, *op. cit.*

terminé par Philadelphe (Ptolémée II), et non point arrêté quelque part sous l'influence de telle ou telle appréhension.

Pourtant, Plutarque nous dit qu'après la bataille d'Actium (31 avant J.-C.), à son retour en Egypte, Antoine trouva Cléopâtre déjà résolue à fuir dans l'Inde avec sa flotte et ses trésors, et « occupée de l'immense projet de faire passer sa flotte par-dessus l'isthme qui sépare la Mer du Nord de la Mer du Sud » (1).

Pourquoi était-elle occupée de cet « immense projet » si le canal de Philadelphe aboutissait à la Mer Rouge? C'est là-dessus que se fondent différents auteurs (2) pour appuyer ce que dit Pline sur l'inachèvement du canal par Philadelphe, et contester l'affirmation de Strabon et de Diodore. Mais Letronne concilie d'une façon très convaincante ce que Plutarque a raconté de Cléopâtre avec l'assertion de ces deux historiens. Il remarque que la navigation dans le canal n'était praticable que peu de mois par an, à cause de la faiblesse de la pente entre Bubaste et la Mer Rouge, laquelle n'excédait que deux mètres dans les circonstances les plus favorables. « La bataille d'Actium se donna le 2 septembre de l'an 31 avant Jésus-Christ, et il résulte des

---

(1) D'après Letronne, *op. cit.*

(2) Lebeau. *Ibid.;* Larcher: traduction d'Hérod, t. III, p. 449-450. Lepère: *Description d'Egypte,* état moderne, t. I, p. 60, d'après Letronne, déjà cité.

événements qui suivirent cette bataille qu'Antoine ne put rejoindre Cléopâtre que dans les premiers mois de l'an 30, en février, ou plus tard encore. Son retour a donc coïncidé avec le temps de l'étiage, c'est-à-dire avec l'époque où le canal devait nécessairement chômer. C'est alors qu'Antoine trouva Cléopâtre occupée de son entreprise. On conçoit que cette princesse, dans l'excès de sa frayeur, craignant à chaque instant de voir arriver Octave à la tête de sa flotte victorieuse, ne pouvait patiemment attendre trois ou quatre mois le retour de l'inondaion. Elle prit donc le parti extrême de faire passer des vaisseaux par-dessus l'isthme, de Péluse à Héroopolis » (1).

Ainsi, on ne peut contester le témoignage de Strabon, qui visitait l'Egypte quelques années seulement avant la bataille d'Actium et affirmait catégoriquement « que le canal débouchait de son temps dans la Mer Rouge à Arsinoë, autrement Cléopâtris, et près d'Héroopolis, après avoir traversé les lacs Amers, dont les eaux étaient devenues douces. Que peut-on demander de plus précis et de plus concluant? Comment contester après cela et l'achèvement du canal par les Ptolemées et la position d'Héroopolis, dans le voisinage d'Arsinoë? N'en résulte-t-il pas qu'Héroopolis, Arsinoë ou Cléopatris, et probablement le Dancon de Pline, sont des villes placées successivement à l'extrêmité de la Mer Rouge,

(1) Letronne, *op. cit.*

et qu'on a substituées les unes aux autres pour se rapprocher de la mer, ou encore parce que les navires changeaient de type, et exigeaient un plus grand tirant d'eau? On peut en dire autant de Patumos d'Hérodote, et probablement aussi de Clysma, ou du moins de l'une des villes de ce nom » (1).

Le canal gardait le nom de « fleuve de Ptolémée », puisqu'on l'appelait « Ptolèmoeus amnis » sous le règne de Néron; Pline le qualifie de *navigabilis alverus* (2).

Sous Trajan (en 98), il subit un changement de nom en même temps que de cours; il devint le « fleuve de Trajan » (3); cet empereur fit exécuter un travail qui consistait à la fois dans une grande réparation de la partie voisine de la Mer Rouge, et dans l'établissement d'un autre canal qui portait la prise d'eau à Babylone, près du Caire actuel, à environ 60 kilomètres en amont de Bubaste; opération qui avait pour but d'augmenter la pente, et, par conséquent, la durée du temps pendant lequel le canal pouvait être navigable (4). Le canal fut ensablé sous les Romains, et ne fut déblayé qu'après la conquête de l'Egypte par les Arabes en 639 sous le règne du Calife Omar. C'est Amrou-ben-el-Ass, le général de l'expédition d'Egypte, qui ouvrit de nouveau

---

(1) Talabot, *op. cit.*

(2) J.-Charles Roux, *op. ci.*, p. 20.

(3) D'après Ptolémée le géographe. *Géog.* IV, 5, p. 106, cité par Letronne.

(4) Letronne, *op. cit.*

le canal à la navigation, et l'appela « canal du Prince des Fidèles ». Il est resté ouvert jusqu'au règne du Calife Abbaside Abou-Djafar-al-Mansour, qui le fit combler en 752-767; depuis cette époque, il est resté fermé et abandonné à partir du lac Timsah; toutefois, la section entre le Caire et ce lac est demeurée longtemps en activité (1).

D'après l'historien arabe Aboul Féda, (2) Amrou forma le projet de joindre les deux mers « par un canal qui aurait été alimenté par les eaux du Nil; mais Omar s'y étant opposé de crainte d'ouvrir aux vaisseaux chrétiens l'entrée de l'Arabie, Amrou tourna ses vues d'un autre côté ». Cette remarque nous montre que ce furent les Arabes qui eurent les premiers l'idée d'une jonction directe entre les deux mers et qu'ils savaient qu'il n'y avait pas de différence entre leurs niveaux (3). D'après Al-Makrizy, « les vaisseaux se rendaient par le canal dans l'Hedjaz, et l'Yémen où Mohamed-ben-Abdallah-ben-Hasan se révolta dans la ville du Prophète (Médine) contre Abou-Djafar-Abdallah-ben-Mohamed-el-Mansour, alors calife de l'Irak. Ce souverain écrivit à son lieutenant en Egypte, lui ordonnant de combler le canal, afin que son adversaire ne s'en servît point pour transporter des provisions à Médine. Cet ordre fut

---

(1) Talabot, *op. cit;* J. Charles Roux, *op. cit.*, p. 27.
(2) Cité par Lebeau. *Hist. du Bas Empire*, t. XII, p. 490.
(3) Talabot, *op. cit.*

exécuté et toute communication interrompue avec la Mer de Kolzoum » (1).

Telle est l'histoire de l'ancien canal, qui est resté fermé dès le temps d'Al-Mansour jusqu'à son creusement dans le dernier siècle sur un plan nouveau : celui d'une jonction directe entre les deux mers ; cependant l'objet principal en est resté à peu près le même depuis le temps de Darius jusqu'à nos jours. Si le canal n'était plus navigable, on n'avait pas perdu de vue les services qu'il pouvait rendre, ni l'importance de la situation géographique de l'Egypte.

Les tentatives des puissances occidentales pendant tout ce temps-là pour acquérir une position privilégiée dans ce pays, ainsi que leurs rivalités à ce sujet, nous prouvent encore combien l'importance de l'Egypte fut appréciée par le monde entier aux différentes époques. Mais rappelons-nous toujours que c'est le commerce et les richesses de l'Inde et de l'Orient que les puissances occidentales recherchaient et recherchent encore, en essayant de dominer les routes qui mènent dans ces régions. « Après la découverte du cap de Bonne-Espérance les routes suivies par les anciens sont précisément celles que les modernes essaieront sans cesse de rouvrir, et pour la possession desquelles les peuples occidentaux se

---

(1) Cité par Ferd. de Lesseps. *Question du Canal de Suez*, 1860, p. 86-87.

querellent encore aujourd'hui. L'établissement des Anglais en Égypte après leur opposition systématique à l'œuvre de M. de Lesseps, celui des Russes sur la Caspienne et en Asie Centrale, les récentes rivalités des Français, des Allemands et des Anglais pour la construction des voies ferrées en Turquie d'Asie, constituent les épisodes de ce retour vers les routes commerciales de l'antiquité » (1).

(1) J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 29.

CHAPITRE II

L'EUROPE ET LA VOIE DE SUEZ

Du temps des Arabes jusqu'au XIX^e^ *siècle*

L'ensablement du canal des Pharaons par Al-Mansour ne marqua pas la cessation de toute relation commerciale entre l'Occident et l'Orient par la voie de l'Egypte. Loin de là, le Caire, fondé par Djauhar (958-969), commandant l'armée des Fatimites lancée sur l'Egypte par le Calife Al-Mouizz, allait devenir pour longtemps le centre le plus riche du commerce de l'Orient avec l'Europe. Les produits de l'Inde, de la Chine, de la Perse et de l'Afrique Centrale s'y rencontraient pour être dirigés vers Alexandrie, et de là vers l'Europe sur les vaisseaux Génois, Vénitiens, Catalans et Français. Les Marseillais avaient l'habitude, nous dit

l'historien Paulin de Lumina, « d'aller deux fois par an à Alexandrie d'où ils rapportaient les épiceries de l'Inde et les parfums de l'Arabie » (1).

Par ailleurs, l'époque des Croisades marqua le commencement des intérêts et des ambitions de la France dans le Levant ; en effet, et quoique ce soit un sentiment unanime des Chrétiens qui ait produit les Croisades, c'est bien la France qui leur a donné l'impulsion la plus énergique, et a mis sur pied les plus notables d'entr'elles (2).

La France toutefois n'y était pas seule intéressée. Ce contact avec les Orientaux, non moins que les expériences des Occidentaux qui participèrent aux Croisades, établit de nouvelles relations commerciales ; enfin, le succès avec lequel les Musulmans résistèrent aux conquérants et les forcèrent à abandonner leurs plans aboutit à « des négociations qui ont montré le chemin à celles de l'avenir. Ces relations peu cordiales n'en ont pas moins préparé les voies aux négociations pacifiques qui auront pour but d'ouvrir au commerce la route de la Mer Rouge » (1).

Tout en soulignant cette importance générale des Croisades pour les relations commerciales entre l'Eu-

---

(1) Cité par J. Charles Roux, *op. cit.*, p. 32.

(2) *France and the Levant*, Handbooks prepared under the direction of the historical section of the Foreign Office, n° 66, London, 1921, p. 1.

(3) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 33.

rope et l'Orient, il est à noter qu'une de ces entreprises en particulier exerça une influence énorme sur les futurs rapports de la France et de l'Egypte. C'est la septième, celle de Saint-Louis. Ce monarque conduisit son armée vers l'Egypte, et essaya de conquérir Damiette, mais échoua, et fut fait prisonnier avec toute son armée (1250). Il n'obtint sa liberté qu'après le paiement d'une grosse rançon. « Certes la foi qui animait Saint-Louis était pure de toute arrière politique; mais le souvenir de son débarquement à Damiette, des prouesses de ses chevaliers, de ses propres malheurs, de sa captivité, fixa à jamais l'attention des Français sur l'Egypte et lui donna dans notre histoire une place qui n'a pas cessé de s'agrandir jusqu'à ces dernières années » (1). Pourtant, nous ne pouvons pas penser que St-Louis ignorât l'importance de l'acquisition de l'Egypte pour le commerce de la France. Aussi bien, certains diplomates français le considèrent, même en plein XIX^e^ siècle, comme « le premier parmi les modernes qui ait su apprécier l'importance de l'Egypte », et estiment qu'à ses vertus saintes, « il unissait les idées sages d'un profond politique » (2). Ce fut Philippe d'Anjou avec ses vastes projets de conquêtes orientales

---

(1) J. Ch. Roux, *op. cit.*, p. 34.

(2) Archives des Affaires Etrangères, Paris: « La Turquie », mémoires et documents, vol. 19, folio 351. Rapport « très confidentiel » de M. le baron de Juchereau de Saint-Denys au ministre de la guerre, le 5 janv. 1830.

à réaliser sur l'empire latin de Constantinople qui empêcha le renouvellement de l'expédition de Saint-Louis contre l'Égypte et réussit à diriger le saint Roi vers Tunis. Car ce prince, très ambitieux celui-là, suivait une politique d'amitié envers le Soudan d'Egypte — comme on appelait autrefois le prince d'Egypte — afin de fortifier la situation commerciale de ses sujets de Sicile et de Marseille déjà établis à Alexandrie, au détriment de leurs concurrents de Venise, de Gênes et de Livourne.

Quoiqu'il en soit, ce sont les Croisades qui ont ouvert les yeux des Européens aux bénéfices du commerce oriental, et qui se trouvent de la sorte avoir semé les germes de la rivalité entre les princes et les Etats d'Europe s'efforçant, chacun pour son compte, d'en tirer le plus d'avantages possible. Cette rivalité devenait dès lors un élément prépondérant dans la politique européenne, et surtout dans celle des pays riverains de la Méditerranée.

La découverte du cap de Bonne-Espérance par Vasco de Gama, en 1498, marqua le début d'une nouvelle phase de la concurrence européenne pour le commerce de l'Orient, et en particulier pour celui de l'Inde. « A partir de ce moment, commence entre les peuples occidentaux une lutte de quatre siècles. Les uns se proposeront d'ouvrir une route plus courte d'Europe aux Indes par l'Egypte et la Mer Rouge; les autres, de contrarier ce projet, en lui préférant la voie du cap de Bonne-Espérance, et en essayant de se l'approprier » (1).

---

(1) J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 40.

Jusqu'à cette époque, les Arabes avaient été les intermédiaires pour les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Inde, et Aden constituait l'entrepôt de ce trafic. Mais la voie du Cap offrait plus de facilités pour le commerce que la voie de l'Egypte et de l'Arabie ; les marchandises n'étaient chargées et déchargées qu'une seule fois, et il n'y avait plus ensuite à payer ni droits de douanes, ni frais de transport par terre. Aussi, « cette époque fut particulièrement terrible pour tous les Européens qui profitaient du transit par la Mer Rouge et l'Egypte. Albuquerque s'efforçait d'anéantir la concurrence que l'Islam pouvait soutenir contre le Portugal au moyen de la Mer Rouge, de sorte que la France, l'Espagne et les Républiques Italiennes eurent à souffrir de ses dispositions contre l'Egypte ». (1).

En vain, les Vénitiens allèrent jusqu'à proposer au Soudan d'Egypte de couper à leurs frais l'isthme de Suez et de creuser un canal qui eût joint le Nil à la Mer Rouge ; ce grand projet se heurta à des obstacles insurmontables. A dire vrai, de leur côté, les Portugais échouèrent dans leurs plans chimériques de détourner le Nil vers la Mer Rouge afin de rendre l'Egypte stérile, ainsi que dans leur tentative pour s'emparer de Suez (1541). Mais, bien qu'un peu plus tard les vaisseaux égyptiens eussent réussi à reprendre leur trafic dans la Mer Rouge et l'Océan Indien, le courant commercial de

(1) J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 45.

l'Europe se détournait rapidement vers la voie du Cap.

Et néanmoins, les nations intéressées au renouvellement de l'activité commerciale du Levant ne cessaient de songer, soit au percement de l'isthme de Suez, soit à la création d'une voie par Bagdad, Bassorah, et le golfe Persique. « Il est curieux de retrouver, à trois siècles de distance, une conception de transit commercial entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée, absolument identique à celle des Turcs et des Européens du XVI^e^ siècle. Les efforts de l'Angleterre, même après la mise en œuvre du canal de Suez, portaient il y a vingt-cinq ans, sur la création d'une voie commerciale de Syrie aux Indes, avec un réseau ferré indo-méditerranéen. L'acquisition de Chypre en juin 1878 a été le premier jalon posé pour la réalisation de ce projet que des événements ultérieurs ont modifié. Nous verrons aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, nos ministres et nos négociants s'efforcer d'ouvrir au commerce français soit la voie de Suez et de la Mer Rouge, soit celle de la Turquie d'Asie et du golfe Persique. Ce sont là les deux aspects d'une même question: la mise en communication de l'Inde avec le bassin de la Méditerranée; dès le XVI^e^ siècle, ces deux aspects apparaissaient aux hommes d'État » (1).

Fidèle à la politique la plus compatible avec les intérêts de ses sujets, François I conclut, en 1535, avec le Grand Seigneur (Soliman I) un traité qui procurait à

---

(1) J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 46.

la France une position privilégiée et favorable à son commerce dans le Levant.

Ce traité fut la base des futures relations, non seulement entre la France et la Turquie, mais aussi entre celle-ci et toute l'Europe; en effet, et bien que cet acte ait été à l'origine critiqué comme une trahison à l'encontre la Chrétienté (1), les autres puissances européennes, ne tardèrent pas à adopter la même politique, et à demander au Grand Seigneur d'être admises aux mêmes privilèges que les Français.

Ces privilèges sont connus dans l'histoire sous le nom de « *Capitulations* ». Ce qui excitait l'envie des autres puissances, c'était le droit donné aux Français de transporter seuls, sous leur drapeau les marchandises dans les eaux turques. Ce droit se trouva bientôt étendu aux autres nations; les Vénitiens, les Anglais, les Hollandais en bénéficièrent assez vite; à leur tour, l'Autriche, la Russie, la Suède et l'Espagne devaient l'obtenir au XVIII^e^ siècle.

L'enjeu immédiat de cette rivalité européenne était la prépondérance sur les marchés de la Syrie et de l'Asie Mineure. Quant aux communications avec les Indes par la voie d'Egypte, ce fut la Turquie qui prit l'initiative de rouvrir le canal entre le Nil et la Mer Rouge; en effet, El-Euldj-Ali, son Capitan Pacha, proposa vers la fin du XVI^e^ siècle, d'entreprendre cette œuvre, non dans

---

(1) *France and the Levant*, déjà cité, p. 3-7.

un intérêt économique, mais dans l'intention de permettre à la flotte turque de la Méditerranée de passer dans la Mer Rouge pour en chasser les navires portugais croisant dans ces parages (1). Ce projet d'ailleurs ne fut pas exécuté, parce que le Sultan recula devant l'énormité de la dépense à consentir (2).

Cependant, les Français n'oubliaient pas le coup qui avait été porté à leur commerce par la découverte de la route du Cap. Ils songeaient toujours aux moyens de rétablir leur situation. Ainsi l'idée d'un percement partiel de l'Isthme de Suez continuait à occuper l'opinion par instants (3). Surtout « aux amateurs de la Méditerranée, la voie commerciale de l'Egypte apparaissait toujours comme la plus avantageuse, et cette opinion adoptée par des contemporains d'une grande expérience allait devenir l'objet d'un plan diplomatique de la part des ministres de Louis XIV et de ses successeurs » (4).

En effet, « sous Louis XIV, Louis XV et Louis XVI, l'ouverture d'une route vers les Indes à travers l'Egypte a préoccupé les ministres, les économistes, les commer-

---

(1) Lettre de Savary de Lancosone, ambassadeur de France à Constantinople, à Henri III, 25 juillet 1586. Cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 48.

(2) *Ibid.*, lettres du 6 et du 20 août 1586; *Ibid.*, p. 50.

(3) *Richelieu et la Monarchie absolue*, par le vicomte d'Avenel; cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 53.

(4) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 53.

çants. La diversité des projets conçus sous ces trois règnes est aussi grande que leur nombre; les uns proposent la construction d'une route de terre à travers l'isthme de Suez, les autres le percement du canal; les uns conseillent la conclusion d'un traité, les autres une prise de possession; les uns veulent entamer des négociations, les autres fonder des compagnies » (1). Mais le but est toujours le même; il s'agit d'ouvrir une route plus courte vers les Indes. Ainsi, « la question du passage par l'isthme de Suez et la Mer Rouge n'est pas considérée comme une question égyptienne: l'objectif invariable de ceux qui l'ont étudiée est l'Inde, l'Extrême-Orient » (2).

Le gouvernement de Louis XIV reconnut l'importance géographique de l'Egypte, « que baignent d'un côté les flots de la Méditerranée, de l'autre ceux de la Mer Rouge; il y vit la véritable porte de la communication entre deux mondes différents, l'Europe et l'Extrême-Orient, et s'appliqua à la rouvrir au profit exclusif de la France » (3).

Ainsi, Colbert présenta en 1664 au Conseil de Commerce un mémoire, où il exprimait son espoir de rendre aux négociants français le monopole du commerce de l'Inde par la réouverture de l'ancienne route de Suez

---

(1) J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 56.

(2) *Ibid.*

(3) A. Vandal. « Louis XIV et l'Egypte », 1889; cité par J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 58.

et la Mer Rouge (1). En fait, il ne cessa d'être occupé de cette idée dont l'influence sur la politique de Louis XIV à l'égard de l'Égypte est assez remarquable. Elle comportait deux objets : assurer aux Français une situation privilégiée, sur les bords du Nil et établir ensuite, un système de communications rapides entre l'Océan Indien et la Méditerranée par la Mer Rouge, Suez et Alexandrie.

En 1664, Louis XIV institua la Compagnie des Indes et lui donna le monopole de tout le commerce de la Mer Rouge, des îles de l'Océan Indien et des Indes, mais « avec l'obligation de n'effectuer ses retours en France que par le seul port de Lorient ». Cette obligation suffit à expliquer l'opposition de la Compagnie aux tentatives faites pour ouvrir la route de Suez au commerce oriental et le détourner ainsi de l'Océan et Lorient vers la Méditerranée et Marseille (2). Pour vaincre cette opposition, Colbert avait conçu la formation d'une Compagnie du Levant qui aurait le concours de la Compagnie des Indes pour le transport des marchandises jusqu'à Alexandrie d'où la nouvelle Compagnie les dirigerait sur Marseille et d'autres ports (3). On entreprendrait des négociations avec le Sultan pour qu'il ouvrît la Mer

---

(1) Masson. *Histoire du commerce français dans le Levant au* XVII^e *siècle*, cité par J. Charles-Roux, p. 58; cf. *Description de l'Egypte*, par l'abbé Le Mascrier, 1735.

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 60.

(3) *Ibid.*

Rouge aux Français, leur donnât le monopole des transports, et ne leur imposât que des droits de douanes très modestes. Mais l'état des relations entre la France et la Turquie à cette époque ne permettait pas la réalisation de ces vastes projets. M. de la Haye Vantelet, le marquis de Nointel étaient successivement envoyés auprès du Grand Seigneur pour tâcher de passer avec lui un traité permettant aux Français de faire aborder à Alexandrie ou au Grand Caire des vaisseaux pour y charger des marchandises que d'autres vaisseaux amèneraient, par la Mer Rouge, d'Aden à Suez (1). Ni l'un ni l'autre ne put obtenir du Sultan les avantages souhaités. Pourtant, il fut accordé à la France par les Capitulations de 1672, une réduction de 3 p. 100 des droits de douane dans toutes les échelles du Levant, sauf celles d'Alexandrie et du Caire, ainsi que le droit de protéger les missions catholiques dans les domaines du Grand Seigneur. Ce furent les victoires de Louis XIV sur la Hollande qui contribuèrent dans une grande mesure à la concession de ces privilèges. En même temps, elles inspiraient, par une coïncidence curieuse, à un jeune philosophe allemand, Leibnitz, le plan de détourner les forces de la France de la lutte contre le Protestantisme et de les diriger vers un théâtre éloigné de l'Europe.

En 1671, en effet, Leibnitz avait composé sa « *Fabula Ludovisia* », dans laquelle le fantôme de Saint-

(1) Instructions de Colbert à M. de Nointel; cité par J. Ch. Roux, p. 64.

Louis apparaît en rêve à son descendant pour lui demander d'entreprendre une expédition en Egypte; et dans laquelle Louis XIV sitôt réveillé se hâte d'acquiescer à la proposition (1). L'électeur de Mayence avait communiqué un résumé du plan de Leibnitz au secrétaire d'Etat des affaires étrangères de la France et celui-ci avait sollicité des explications plus détaillées (fév. 1672). Leibnitz s'était rendu aussitôt à Paris mais pour y arriver au moment de la déclaration de guerre à la Hollande par la France et l'Angleterre (2). Le secrétaire des affaires étrangères avait alors écrit à l'électeur de Mayence du quartier général de l'armée, lui disant: « Je ne vous dirai rien sur les projets d'une guerre sainte; vous savez qu'ils ont cessé d'être à la mode depuis Saint-Louis » (3).

Mais, en juin de la même année, les relations entre la Turquie et la France s'étant envenimées au point qu'une guerre était envisagée ouvertement, Leibnitz, qui était demeuré à Paris, élaborait un nouveau plan plus détaillé sous le titre: « *De Expeditione Aegyptiaca regi Franciae propenenda justa Distertatio* », dont un résumé est connu sous le titre « *Consilium Aegyptiacum* » (4). Dans ce nouveau mémoire, Leibnitz parlait de l'expé-

---

(1) *France and the Levant*, p. 8.

(2) *Ibid.*

(3) Notes et lettres de Leibnitz, publiées par Foucher de Careil, V, 359, cité par J. Ch. Roux, p. 70.

(4) *France and the Levant*, p. 8-9.

dition d'Egypte comme de l'entreprise la plus importante que la France pût exécuter ; elle devait lui assurer la prédominance militaire sur toutes les puissances chrétiennes. Il y décrivit l'Egypte comme la Hollande de l'Orient et affirmait que sa conquête entraînerait la ruine des Hollandais, puisque leur force était basée sur la richesse de leurs colonies et sur leur commerce en Extrême-Orient. « Le Maître de l'Egypte, disait-il, pouvait ou rendre de grands services au monde entier, ou le priver d'immenses bénéfices, puisqu'il pouvait arrêter le commerce, à l'exemple des Turcs, ou le développer par le creusement d'un canal » (1). Il conseillait au Roi, comme mesure préliminaire, de s'emparer de la Syrie et de Malte pour assurer sa domination sur la vieille terre des Pharaons. Il entrait dans des détails à ce point minutieux qu'il discutait les facilités de retraite dans le cas où l'expédition se heurterait à un obstacle imprévu (2).

A vrai dire, le projet de Leibnitz était basé sur l'erreur d'un esprit généreux qui croyait « à une trêve de Dieu entre les puissances chrétiennes, tandis que la France poursuivait une lutte décorée du nom de guerre sainte, mais destinée, en réalité, à lui assurer l'empire de la Méditerranée et l'accès aux Indes. Les puissances maritimes, Angleterre et Hollande, se seraient senties

---

(1) *France and the Levant*, p. 8-9.
(2) *Ibid.*, p. 8-9.

atteintes dans leurs précieux intérêts. Eussent-elles hésité à s'unir avec l'ennemi du nom chrétien, elles auraient trouvé des prétextes étrangers à l'Orient pour rompre avec nous, et on les aurait vues, attaquant nos flottes sur toutes les mers, réussir peut-être à emprisonner les Français dans leur conquête » (1).

Aussi, Louis XIV n'a-t-il jamais accordé aucune attention aux projets de Leibnitz ; avant tout préoccupé de ses conquêtes continentales, il ne répondit même pas aux appels de son ambassadeur à Constantinople, d'Avrieux, qui se plaignait avec amertume de voir les Turcs consentir aux autres puissances les mêmes concessions dont la France jadis avait le bénéfice exclusif. Toutefois, l'insuccès des tentatives de Colbert et de Leibnitz n'a pas empêché de se constituer une tradition suivant laquelle la France devait chercher sa grandeur dans la domination du commerce des Indes.

Ainsi, en 1685, le secrétaire de la Marine, le marquis de Seignelay, fils de Colbert, réussit à obtenir par l'intermédiaire de l'ambassadeur de France à Constantinople, le consentement du Grand Vizir à la fixation du droit de transport des marchandises de Suez à la Méditerranée à 1/2 p. 100 de leur valeur ; et il lui indiquait la possibilité de joindre les deux mers par un canal ; succès destiné au surplus à demeurer sans résultat, car

---

(1) A. Vandal. *Les voyages du marquis de Nointel*, cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 71.

l'autorité du Pacha, lieutenant de la Porte en Égypte se trouvait à ce moment contrebalancée par l'influence des chefs des milices de ce pays, qui avaient accaparé le commerce de la Mer Rouge. Et toutefois, de 1687 à 1715, les relations des ports méditerranéens français avec l'Égypte prenaient un développement considérable. « Tandis que les produits des manufactures du Languedoc et de la Provence trouvaient un vaste débouché sur les bords du Nil et en excluaient les marchandises similaires de l'Angleterre et de la Hollande, l'Égypte fournissait à notre marine des denrées qu'elle tirait de son sol, et celles qui lui venaient des Indes; Alexandrie et Rosette qui n'entrevoyaient que rarement notre pavillon avant 1688, recevaient jusqu'à 115 navires en 1725, et on comptait au Caire onze maisons de commerce et cinquante négociants français contre deux anglais et deux hollandais » (1). Cette énergie commerciale, ainsi que les négociations successives avec la Turquie pour l'ouverture de la route de Suez, attiraient l'attention des personnes intéressées directement au commerce national. Et l'on trouve, pour la première fois, des particuliers, sans caractère officiel, qui se préoccupent d'étudier des projets semblables à ceux de Colbert.

C'est ainsi que Jacques Savary, dans son ouvrage

---

(1) Octave Noël. *Histoire du commerce du monde depuis les temps les plus reculés*, t. II, cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 72.

« *Le Parfait Négociant* », examina en détail la question du commerce de la Mer Rouge et de l'Extrême-Orient, et recommanda énergiquement l'ouverture de la route par l'isthme de préférence à celle du Cap. Il faisait ressortir clairement les bénéfices que la France pouvait en retirer, et il conçut l'idée « qu'il n'y aurait pour établir cette communication des deux mers qu'à faire un canal depuis Suez jusqu'au-dessus de Daniette où l'on compte environ de 50 à 80 lieues; ou bien par le moyen d'un canal qui irait depuis la Mer Rouge jusqu'au lieu le plus proche du Nil, d'où l'on compte environ 20 lieues » (1). Il examinait toutes les difficultés qui lui paraissaient de nature à empêcher l'exécution de son projet, et en imaginait la solution. Son étude est celle d'un économiste, d'un homme pratique, d'un vrai « businessman », qui ne se fourvoie point dans les spéculations politiques, et discute la question d'un point de vue nettement commercial et technique. Ainsi, dès ce temps-là, l'idée du canal prenait corps chez ceux qui s'occupaient de la question du commerce oriental; et nous la rencontrons dans la plupart des mémoires et rapports présentés à l'attention du gouvernement français. Celui-ci, convaincu de l'importance de l'ouverture de l'isthme de Suez pour la prospérité nationale, et dans l'impossibilité de la réaliser par des négociations diplomatiques avec

(1) *Ibid.*, cité par J. Ch. Roux., *op. cit.*, p. 75.

la Turquie, songeait de temps à autre à arriver à ses fins, comme il en avait été question autrefois, par une expédition en Egypte. En même temps, il cherchait tous les moyens possibles pour ouvrir une nouvelle route — outre celle du Cap, — au commerce français avec les Indes, soit par la voie du Nil et de la Mer Rouge, soit par la Syrie et le Golfe Persique. Ainsi le gouvernement de Louis XIV chargea, en 1697, le consul de France au Caire, Benoist de Maillet, de faire une étude approfondie sur la possibilité d'ouvrir la route de la Mer Rouge par l'Abyssinie. « Mais telle est dès cette époque la force d'une tradition appuyée sur l'évidence, qu'un an après, Maillet a, de lui-même, rappelé l'attention de son gouvernement sur la seule voie praticable pour mettre la Mer Rouge en communication avec la Méditerranée, remis en lumière les divers moyens d'en faire usage, et fait revivre le projet de jonction des deux mers par un canal » (1).

Le gouvernement chargea en même temps Le Noir de Roule, un agent du consulat du Caire, de pénétrer par l'Abyssinie jusqu'à la Mer Rouge, afin d'organiser une communication permanente avec l'Afrique Centrale et les Indes par cette voie ; mais Le Noir qui partit du Caire le 19 juillet 1704 fut assassiné l'année sui-

---

(1) F. Charles-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, Paris, Plon, 1910, p. 21.

vante au cours de son voyage (1) et le projet dont il était chargé de rechercher les possibilités d'exécution périt avec lui.

Le Roi envoya aussi en Perse en 1704 un certain Jean-Baptiste Fabre, pour étudier les moyens d'ouvrir au commerce français les régions reculées de l'Asie Centrale; l'émissaire français mourut à son arrivée à Erivan, mais sa mission aboutit à la conclusion entre la Perse et la France d'un traité, qui permettait aux marchands français de pénétrer dans les Etats Persans tant par les frontières de l'Empire Ottoman que par le golfe Persique. Toutefois, une période d'anarchie survint en Perse, qui empêcha l'établissement de relations régulières entre les deux pays. Néanmoins, par ce traité, la France avait acquis un titre à s'introduire dans l'Asie Centrale, et elle ne renonçait pas à en faire usage (2). Ces deux missions constituent deux témoignages de la préoccupation continuelle chez le gouvernement français de trouver une route plus courte que celle du Cap pour parvenir aux Indes.

Le but de la diplomatie française dans le Levant est resté le même par la suite. Le gouvernement de Louis XV, il est vrai, ne s'est guère préoccupé de procurer au commerce français le passage de la Mer Rouge. Ce n'est

---

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, p. 83.

(2) *Ibid.*, p. 83-85, d'après A. Vandal: *Une Ambassade française en Orient sous Louis XV.*

qu'après la guerre de Sept Ans qu'il montrera un souci tardif des routes donnant accès à l'empire perdu, et encore son attention se portera-t-elle particulièrement sur celle de la Turquie d'Asie et de la Perse. Pourtant, si le gouvernement manquait jusque là d'enthousiasme pour la question de l'isthme de Suez, le monde cultivé ne partageait pas son indifférence. Ainsi, en 1735, l'Abbé le Mascrier livrait au public les notes et mémoires de Benoist de Maillet, consul de France au Caire vers la fin du XVII^e^ siècle et le commencement du XVIII^e^, et l'un des plus remarquables parmi les agents de ce consulat sous l'ancien régime (1). Nous y trouvons l'écho des idées de Savary dans son « Parfait Négociant ». « Non seulement il rappelle l'existence du canal des Pharaons et de celui du Khalife Omar et conclut de ces exemples à la possibilité de rétablir ces ouvrages, mais il consacre un développement d'un rare intérêt à la « jonction du commerce des Indes avec celui de l'Europe par la Mer Rouge ». Il ne s'agit plus là d'une entreprise colossale, comme celle dont le dix-neuvième siècle a vu l'exécution, mais d'un projet infiniment plus modeste, consistant à faire venir les marchandises des Indes à Suez, en passant par Djeddah, où un consulat serait établi, et à les transporter ensuite de Suez à Alexandrie, par caravane d'abord, par le Nil ensuite.

---

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une route, l'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au* XVIII^e^ *siècle.* Paris, Plon, 1920, p. 3.

Obstacles à surmonter, moyens d'y réussir, avantages à en retirer, tout est examiné avec une ampleur et une précision qui font honneur à l'intelligence de ce précurseur oublié de M. Lesseps » (1).

En 1748, Montesquieu comparait les anciennes routes commerciales dans son « *Esprit des Lois* ». Voltaire, parle de 1753 à 1758, dans son « *Essai sur les Mœurs* » de l'influence de la découverte de la route du Cap et du Canal des Pharaons et du Kalife Omar. D'Argenson entre 1750 et 1760 rêve d'une croisade des Chrétiens contre la Turquie à frais communs, et demande si on compte pour rien « de prodigieux avantages de commerce, par exemple de faire un beau canal de communication de la Mer du Levant à la Mer Rouge, et que ce canal appartînt en commun à tout le monde chrétien » (2). Il avait au moins le mérite de prévoir ainsi le statut international du canal actuel. Il est intéressant de noter que les projets d'Argenson étaient analogues à ceux d'un sujet de Marie-Thérèse, le Chevalier Dominique Jauna, contenus dans un ouvrage publié en 1747 (3).

---

(1) F. Ch.-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 33.

(2) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez, op. cit.*, t. I, p. 87.

(3) Jauna avait voyagé et séjourné en Egypte où il avait été l'hôte du consul de France Benoist de Maillet. Les connaissances acquises au cours de ce séjour lui fournirent la matière d'un « Etat présent de l'Egypte » et de « Réflexions sur les moyens de conquérir l'Egypte et le royaume de Chypre » qui

Ce que projette ce dernier, c'est la conquête de Chypre et de l'Egypte, non par l'Autriche seule, mais par tous les princes chrétiens coalisés : c'est en somme une espèce de guerre sainte. Les seuls motifs qui aient déterminé Jauna à élever la voix sont « le zèle pour la vraie religion et le désir sincère et ardent qu'il a de voir les Infidèles privés d'un pays qu'ils ont usurpé » (1).

« L'extravagance de ce point de départ ne doit pas cependant rendre injuste pour les considérations très raisonnables qu'inspirent à Janna la valeur politique et économique de l'Egypte, ses ressources agricoles, le commerce de la Mer Rouge... Jauna s'avisait cependant de la difficulté qu'il y aurait à mettre d'accord tous les princes chrétiens, à qui il faisait honte de leur désunion, connue des Infidèles. Mais cette difficulté ne l'arrêtait pas, et il la tranchait en proposant de donner des compensations à ceux qui n'auraient pas l'Egypte ou Chypre » (2). Jauna avait commencé par rappeler les négociations poursuivies par la France sous les ministères de Colbert et de Seignelay, et par noter que les projets des ministres de Louis XIV n'avaient pas été

---

furent publiées à la suite de son Histoire Générale des Royaumes de Chypre, de Jérusalem, d'Arménie et d'Egypte, dédiée à l'impératrice Marie-Thérèse; F. Ch.-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 25.

(1) F. Ch.-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 25-27.

(2) *Ibid.*

sans influence sur la Cour de Vienne, qui avait essayé de les reprendre à son compte. Elle avait envoyé alors en Egypte comme commissaire impérial un Anglais nommé Lander, mais, sur l'ordre de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, le consul anglais du Caire aurait dépensé 600 sequins pour faire chasser son compatriote (1).

Il résulte de l'étude que nous venons de faire de la politique française en ce qui concerne le commerce de l'Inde par la voie de l'Egypte, que « si l'idée de la conquête de l'Egypte tend faiblement encore à remonter à la surface, elle le doit à l'influence de trois causes: aux dernières lueurs de l'esprit des Croisades, aux premières velléités de partage de la Turquie, à l'intérêt que suscite la recherche d'une communication plus courte avec l'Inde » (2).

Ainsi, le gouvernement français s'était borné dans la première moitié du dix-huitième siècle à maintenir les privilèges commerciaux de ses sujets, et à assurer la protection de ses petites colonies de marchands d'Alexandrie et du Caire (3). Pendant la dernière moitié du même siècle, la politique française devint plus

---

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 13 et 19; cf. Paul Masson. *Histoire du commerce français dans le Levant au* XVIII^e^ *siècle*, p. 562-563.

(2) F. Ch.-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 22.

(3) *Ibid.*, p. 28.

énergique sur les bords du Nil, dans la mesure même où allait se faire plus acharnée la rivalité de l'Angleterre jusque là presque en sommeil dans ces parages. En effet, l'Angleterre, comparativement à la France avait été fort lente à s'intéresser à l'Egypte. « Pendant toute la durée du dix-septième et dix-huitième siècles, elle n'y a de consul que par intermittence. Successivement établi et supprimé, rétabli et de nouveau supprimé, le consulat britannique suit la fortune d'une concurrence commerciale parfois active, mais le plus souvent malheureuse, avec la France. Les installations et rappels successifs des consuls anglais marquent les hauts et les bas de cette concurrence dans laquelle la France finit toujours par avoir le dessus » (1). A vrai dire, les Anglais avaient réussi à établir des colonies ou « nations » en Egypte; et de 1699 à 1756, ils s'y étaient maintenus, faisant aux Français une concurrence quelquefois redoutable, sans cependant parvenir jamais à les supplanter (2). Mais bien que les Britanniques eussent déjà des relations commerciales avec Moka et Djeddah en 1735, comme le remarque l'Abbé le Mascrier dans sa « *Description de l'Egypte* », ainsi que d'ailleurs le consul de France au Caire à cette époque dans ses lettres à la Chambre de Commerce de Marseille, il est à noter que leur activité

---

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 1 et 2.

(2) Paul Masson, *op. cit.*, p. 301-302 et p. 415; cité par F. Ch.-Roux: *Autour d'une Route*, p. 6.

en Égypte et dans la Mer Rouge dans ce temps-là n'avait été suivie d'aucune tentative « pour rétablir les communications maritimes directes entre Suez et l'Inde, ramener vers l'Égypte le courant commercial qui s'en était détourné depuis la découverte du cap de Bonne-Espérance, et dériver vers la Méditerranée une partie du trafic de l'Océan Indien. C'est là un objectif qui, à la fin du dix-septième siècle, et pendant les trois-quarts du dix-huitième, paraît encore étranger aux préoccupations du gouvernement et du commerce britanniques, et qui est, en tout cas, exclu de leurs visées. L'activité économique et politique de la Compagnie anglaise des Indes Orientales, le rapide développement de ses affaires, les fondations de ses principaux comptoirs (1) ne provoquaient en Angleterre aucun intérêt pour la voie de Suez » (2). Ainsi il n'est pas étonnant que les ambassadeurs d'Angleterre à Constantinople n'eussent fait aucune mention dans leurs dépêches des négociations entre les envoyés de Louis XIV et la Sublime Porte pour la réouverture de la voie de la Mer Rouge au commerce français avec les Indes. Ils avaient rendu compte à leur Cour de ces négociations comme concernant le renou-

(1) La création de la Compagnie anglaise des Indes date de 1599, la fondation du Comptoir de Surate de 1612, celle du Comptoir de Madras de 1639, celle du Comptoir de Bombay de 1661, celle du Comptoir de Calcutta de 1690; cf. F. Ch.-Roux, *ibid.*, p. 9.

(2) *Ibid.*

vellement des capitulations et rien de plus (1) : c'est que « la route de Suez étant restée fermée, aucun résultat pratique n'avait révélé après coup aux ambassadeurs britanniques des tentatives françaises qui leur avaient échappé sur le moment » (2).

Néanmoins, si les Anglais étaient indifférents en ce qui concerne l'usage de la route de Suez au profit de leur commerce, ils avaient le souci d'en interdire l'usage à leurs rivaux Français et Autrichiens. Cette disposition négative répond parfaitement à celle de leur gouvernement. « Non pas que, politiquement l'Angleterre n'eût déjà sujet d'être en quête d'un moyen d'accès rapide aux Indes, où chaque conflit franco-anglais rallumait une guerre locale entre les Compagnies des deux pays. Non pas que commercialement, elle n'eût pas, comme l'aurait pu la France, trouvé d'avantages à se procurer les marchandises de l'Inde par une voie plus courte et plus économique et à en fournir au passage le marché ottoman. Mais, bien placée pour défier toute concurrence dans l'Atlantique, elle avait à redouter dans la Méditerranée celle de la France, grande puissance méditerranéenne, fortement établie dans le Levant et plus fortement en Egypte que partout ailleurs » (3). Et, tout d'abord, la Compagnie anglaise des Indes Orien-

---

(1) Public Record Office, Londres; S. P. (State Papers) Turkey, vol. 18 et 19, cité par F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 11.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*, p. 14.

tales, investie du monopole du commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde, était intéressée à détourner le trafic de la route de la Méditerranée dont il lui était interdit d'user. Or les compagnies privilégiées exerçaient une influence indéniable sur la politique économique des gouvernements du dix-huitième siècle, et en Angleterre comme en France les gouvernements répugnaient non seulement à rompre avec le système des privilèges, mais même à toucher aux chartes des compagnies (1).

***

Telle était l'attitude à l'égard de l'Egypte des deux puissances les plus intéressées au sort du commerce de l'Inde, quand trois grands événements se succédèrent au début de la seconde motié du dix-huitième siècle, qui déterminèrent un changement dans la situation politique. Ces événements sont: le traité de Paris (1763) par lequel la France renonçait en faveur de l'Angleterre à toute prétention sur l'Inde; en 1766, la révolte contre la Porte d'Ali Bey qui usurpait la souveraineté sur l'Egypte; enfin la guerre turco-russe de 1768, qui aboutit en 1774 au traité de Kainardji. Ces trois faits eurent

(1) *Ibid.*, p. 15.

des conséquences historiques d'une importance extrême, et que nous allons retracer brièvement.

La nouvelle situation prépondérante de l'Angleterre aux Indes et le progrès d'activité commerciale qui en résulta pour elle ne tardèrent pas à lui inspirer envers l'Égypte, des dispositions toutes nouvelles. Mais ce furent des particuliers anglais, et non pas le gouvernement, qui firent de persévérantes tentatives pour mettre l'Europe en communication avec l'Inde par Suez et la Mer Rouge.

C'est ainsi qu'en juin 1768, un Anglais, James Bruce, ancien consul d'Angleterre à Alger, arrivait en Egypte pour accomplir un voyage dans la Mer Rouge, l'Abyssinie et la Nubie. Il approcha Ali Bey et rencontra aussi les familiers de ce Bey, entre autres, le négociant vénitien Rosetti; à son arrivée à Djeddah, les négociants anglais lui firent des doléances sur la manière dont ils étaient traités par le Chérif de la Mecque et par ses officiers. Il leur demanda alors, pour le cas ou il obtiendrait du Bey du Caire le libre passage de leurs vaisseaux jusqu'à Suez, s'il se trouverait des négociants aux Indes qui voulussent entreprendre ce voyage. Un certain capitaine promit d'envoyer l'année suivante son navire à Suez (1).

---

(1) J. Bruce. *Voyage aux sources du Nil, en Nubie et en Abyssinie*, traduction français, Paris, 1790, 4 vol., t. I, p. 328; cité par F. Ch.-Roux: *Autour d'une Route*, p. 30-31.

Bruce continua son voyage, et, pendant son absence, Rosetti, qui était en grande faveur auprès d'Ali Bey, inspira à ce Mameluk le projet de rétablir, au profit de la douane égyptienne, le courant commercial entre les Indes et l'Égypte. Ali Bey, profitant des embarras de la Turquie toute à sa guerre contre la Russie, réussit en 1769 à conquérir le Hedjaz, et le consul français au Caire rapporte « qu'une convention est intervenue entre le Bey et des négociants anglais, indépendants de la Compagnie anglaise des Indes, et que le pavillon britannique a paru à Suez du vivant d'Ali » (1). En 1771, à la suite d'une proposition faite à Ali Bey par un Anglais résidant alors à Djeddah pour l'ouverture d'une route commerciale directe vers Suez, Ali Bey adressait une lettre au Gouverneur de Bengale, sollicitant son assistance pour l'ouverture d'un tel commerce, promettant quant à lui toute sa bienveillance et tout son concours (2). Mais, avant l'exécution d'aucun projet de communication régulière avec les Indes, Ali Bey avait été dépossédé de son autorité sur le Hedjaz, Suez et le Caire. Son lieutenant, Mohamed-Aboul-Dahab, le força à chercher un refuge en Syrie et prit sa place en Égypte en 1772. L'autorité du Chérif de la Mecque ayant été

(1) Dépêche du 24 février 1772. Arch. Aff. étr., correspondance consulaire, le Caire; cité par F. Ch.-Roux: *Autour d'une Route*, p. 32.

(2) F. Ch.-Roux. *Ibid.*, p. 33, d'après, British Museum additional manuscripts, 29210, f° 248-249.

rétablie à Djeddah, et les dispositions du nouveau Bey d'Egypte à l'égard du commerce de l'Inde étant encore inconnues, les Anglais étaient forcés de suspendre leur trafic, — à peine amorcé — avec Suez (1). Sur ces entrefaites, Bruce arriva inopinément au Caire, le 10 janvier 1773, revenant de son voyage, dans un état misérable (2). Aboul-Dahab, le croyant dénué de ressources, lui envoya de l'argent, mais Bruce le remercia, sans vouloir accepter. Ce désintéressement inspira au Bey un vif sentiment d'admiration pour Bruce, qui ne tarda pas à profiter de ces dispositions pour obtenir au profit de ses compatriotes la permission de conduire leurs vaisseaux et de porter leurs marchandises à Suez, et non plus à Djeddah (3). « Depuis, raconte-t-il, je revis deux fois Mohamed Aboul-Dahab et terminai l'accord en faveur des marchands anglais. Au lieu de 14 p. 100 de droits sur les marchandises et d'un présent considérable qu'il en coûtait à Djeddah, le Bey se contenta de 8 p. 100 sans aucun présent; il envoya à ses propres frais à Moka un firman avec une lettre de moi, dont je joindrai ici une copie, ainsi que des instructions que je fis passer dans l'Inde » (4). Il est à noter que dans ses instructions à ses compatriotes aux Indes, Bruce leur indique qu'il n'y a point de négociants anglais au Caire,

---

(1) *Ibid.*
(2) Bruce, *op. cit.*, t. IV, p. 718.
(3) *Ibid.*, p. 726-728.
(4) *Ibid.*, cité dans *Autour d'une Route*, 35-37.

et qu' « il n'y a d'affaires à avoir qu'avec les trois maisons françaises et la maison italienne qu'il leur a citées. Malheureusement pour Bruce, l'accueil fait à son initiative par le gouvernement anglais ne répondit pas à son attente. Pour tout compliment, lord North premier ministre, lui dit que le commerce par l'isthme de Suez, loin d'être d'aucun avantage à la Compagnie anglaise des Indes, pouvait être nuisible à celui-ci » (1). Et cette réponse de lord North inspira assez longtemps la politique anglaise en ce qui concerne la voie de Suez. Cependant, le gouvernement turc était également opposé de son côté à la navigation européenne dans la Mer Rouge au-dessus de Djeddah, autant pour la sécurité des villes saintes de Meddine et de la Mecque que pour les intérêts de douane du Chérif de la Mecque à Djeddah. Seule, la guerre avec la Russie, avait empêché la Porte de protester contre l'apparition de navires anglais à Suez sous le règne d'Ali-Bey, parce que la Turquie avait besoin à ce moment-là de maintenir ses relations cordiales avec l'Angleterre. La guerre ayant pris fin en 1774 et le Sultan ayant été informé des plaintes adressées par le Chérif de la Mecque, la Porte, circonvenue au même moment par des négociants turcs de Constantinople, qui redoutaient de voir tomber les prix de leurs marchandises de l'Inde, reçues par la voie d'Alep et de

(1) *Ibid.*, F. Ch.-Roux, *Autour d'une Route*, p. 40.

Bassorah, envoya un « firman » au pacha du Caire pour arrêter tout trafic par la voie de Suez (1).

Ce n'était d'ailleurs ni la première, ni la dernière fois que la Porte prononçait ainsi l'interdiction du commerce par cette voie.

En fait, la décadence de l'autorité de la Porte en Égypte permit d'éluder la prohibition : à la nouvelle de l'arrangement intervenu au Caire entre Bruce et Aboul-Dahab, Waren Hastings, le gouverneur de Bengale envoya en Égypte trois navires, dont deux seulement pour Suez (2) ; le troisième devait se détacher de la flotille après escale à Tor (3), avec mission de faire à l'aller et au retour le plus possible d'observations géographiques et nautiques, ainsi que le levé des cartes (4). Cette expédition aboutit à la conclusion d'un traité entre Aboul-Dahab et Hastings le 7 mars 1775 ; les privilèges obtenus par Bruce en faveur du commerce anglais par la voie de Suez étaient ainsi confirmés ; le Bey stipula que « les marchandises anglaises seraient transportées de Suez et de Tor au Caire, aux risques du Bey du Caire, ou de tout autre prince d'Égypte qui

---

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, annexe 3 ; F. Ch.-Roux : *Autour d'une Route*, p. 44 ; cf. Baron de Testa. *Recueil des traités de la Porte Ottomane.*

(2) Arch. Aff. Etr., cartons consulaires, le Caire, janvier 1775, d'après *Autour d'une Route*, p. 47.

(3) F. Ch.-Roux : *Autour d'une Route*, p. 47, d'après Bruce, *op. cit.*, t. IV, p. 736-746.

(4) *Ibid.*

lui succéderait » (1). Mais il est à remarquer que les deux parties agissaient de leur propre initiative et sous leur responsabilité personnelle, contre le gré de leurs gouvernements, comme nous l'avons établi plus haut. Malgré la mort d'Aboul-Dahab en 1776, les Anglais réussirent à renouveler l'expérience de 1775. Ainsi de 1775 à 1779, les dépêches des consuls français en Egypte nous apprennent l'arrivée à Suez plusieurs fois par an de navires anglais (2).

La Porte, toutefois, restait formellement opposée à la concession du passage par Suez à quelque nation européenne que ce fût. De nouveau, en effet, le Sultan rendit un firman, en 1779, interdisant l'accès du port de Suez aux vaisseaux venus des Indes (3). L'opposition des diplomates anglais à l'ouverture de la voie de Suez pour le commerce des Indes était d'ailleurs telle, qu'en recevant le nouveau firman, Ainslie, alors ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, le renvoya au Reis Effendi, en priant ce ministre de spécifier que l'interdiction s'appliquait à toutes les marines sans distinction de nationalité, car la marine anglaise était la seule

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, annexe IV; cf. *Autour d'une Route*, Baron de Testa, *op. cit.*

(2) Arch. aff. étr., correspondance consulaire: le Caire, 1776-1779.

(3) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, annexe n° 5; cf. Baron de Testa, *op. cit.*, et F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 129.

mentionnée sans la moindre allusion aux autres pavillons chrétiens (1). En effet, « peu de jours après, le document lui revint corrigé selon ses désirs. Il n'avait pas formulé — notons ce fait — la moindre réserve sur les peines dont la Porte menaçait les Anglais ou les autres Chrétiens qui se rendraient coupables d'infraction aux nouvelles injonctions impériales. L'idée de le faire ne paraît pas même avoir effleuré son esprit » (2).

Ainslie, il est vrai, chercha à obtenir une dérogation pour le transfert des courriers britanniques. « Il adressa à la Porte un mémoire demandant que, s'il arrivait à Suez un navire anglais avec des dépêches, sans marchandises, on l'y reçût; c'était renouveler, pour toutes les dépêches du gouvernement aussi bien que de la Compagnie des Indes, la requête déjà présentée pour les seules correspondances de la Compagnie. Son mémoire lui revint, refusé par la Porte, qui objecta sèchement que les ordres du Sultan n'étaient pas à discuter et que la prétention de faire apporter des dépêches à Suez était inadmissible. Une négociation s'engagea et, à la note repoussée, Ainslie consentit à en subsistuer une autre, de pure et simple acceptation, mais sans promesse verbale que, pendant l'été suivant aucun mal ne serait fait aux navires anglais arrivant à Suez avec les dépê-

---

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 119.
(2) *Ibid.*

ches » (1). Ainslie d'ailleurs montrait toujours dans ses dépêches à son gouvernement (2) sa grande satisfaction de voir arrêter la communication par la voie de Suez. Il était absolument convaicu qu'une telle communication était contraire aux intérêts de la Compagnie des Indes, et malgré les efforts répétés et divers de Baldwin — un agent de cette Compagnie installé en Egypte depiis juillet 1776 (3) — pour lui faire partager ses idées sur les énormes avantages que l'Angleterre pouvait retirer l'ouverture de la voie de Suez au commerce des Indes (4), Ainslie demeura ferme sur son principe — qui était celui même de son gouvernement.

Même les visites de Baldwin à Ainslie à Constantinople et son voyage à Londres pour défendre ses vues ne servirent qu'à provoquer les soupçons d'Ainslie contre lui: « Il le croit assez dénué de scrupules patriotiques pour entrer en compromission, sur le commerce de l'Inde, avec le gouvernement d'Autriche, de la Russie ou de la Hollande, voire même de la France, avec laquelle l'Angleterre est en guerre » (5). Il justifie

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 119-120.

(2) S. P. Turkey, 54-5, Ainslie.

(3) Voir F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*.

(4) Il a adressé à Londres et à Calcutta un mémoire sur le même sujet intitulé « Coup d'œil sur les avantages et la possibilité de poursuivre la navigation de la Mer Rouge jusqu'à Suez, un commerce entre l'Inde et l'Egypte ». *Britsh Museum*, add. man. 29210, f° 422-424.

(5) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 115.

auprès de son gouvernement la protection qu'il a accordée à Beldwin par son désir de lui enlever « tout prétexte à l'un des méfaits dont il le jugeait capable ; de le tenir en bride, et aussi de se procurer quelques renseignements, moins sur l'Egypte que sur les opérations même d'un administré sujet à caution, sur les intrigues de la France ou d'autres puissances européennes, par rapport à la navigation de la Mer Rouge » (1).

Mais les soupçons d'Ainslie n'étaient pas dirigés seulement contre la France. En décembre 1778, il rapporte à son gouvernement (2) l'arrivée à Constantinople d'un Russe nommé Trowden, venant de Madras, « où il a résidé trois ans et commandé ensuite un navire venu à Suez ; il est en route pour Pétersbourg. Est arrivé aussi un certain Maseik fils du consul de Hollande à Alep. Tous deux sont des aventuriers, intéressés aux projets concernant l'Inde, et probablement envoyés pour obtenir des encouragements et des protections, afin d'engager l'affaire sous leurs pavillons respectifs. Je ferai tout mon possible pour faire échouer leurs projets qui, j'ai le regret de le dire, sont entrepris de concert avec des sujets de Sa Majesté aux Indes et sont appuyés par de fortes sommes et par l'influence de ministres étrangers ici. Si on ne tient pas la main à l'exécution des ordres

---

(1) S. P. Turkey 55, Ainslie, 24 janv. 1779, cité par F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 115.

(2) S. P. Turkey 54, Ainslie, 17 déc. 1778.

envoyés dans l'Inde, il est extrêmement probable qu'une grande partie de ce trafic passera de nouveau par l'Egypte, et qu'Alexandrie deviendra une seconde fois, le grand entrepôt des marchandises de l'Inde ». Ces motifs intéressés, et la crainte de voir la France — cette France qui ne cessait de préoccuper les Anglais, — maîtresse du commerce de l'Inde, une fois la voie de Suez rouverte, ces motifs sont les mêmes qui ont provoqué plus tard l'hostilité de lord Palmerston au percement de l'isthme de Suez. Ainsi, il n'est pas étonnant qu'Ainslie allât dans ses soupçons jusqu'à accuser son subordonné Baldwin « d'intriguer avec l'Ambassadeur de France et d'être chargé par les gens des Indes, de trouver une méthode sûre pour faire parvenir leurs biens en Europe par la voie de Suez. Il ajoutait que Baldwin était encouragé et appuyé dans cette entreprise par des Grecs et des Arméniens, sujets de l'Empire Turc, qui allaient aux Indes et réalisaient de grands bénéfices en achetant les marchandises sur place et en payant à Constantinople » (1).

Il croyait que ces gens « au cas où ils seraient empêchés de trafiquer par navires anglais, et où la navigation française serait entravée par la présente guerre, auraient avantage à commercer sous n'importe quel pavillon, et qu'ils faisaient tout ce qui dépendait d'eux pour obtenir la protection de la Russie ou de la Hol-

(1) S. P. Turkey 55, Ainslie, 4 janv. 1779.

lande, et intéresser l'une de ces nations, à défaut de la France, à ce commerce » (1). D'ailleurs, Ainslie espérait, en persévérant dans sa politique, assurer un avantage au commerce anglais, au cas où la Porte, pour détourner de Suez le trafic de l'Inde, abaisserait les droits de douane à Bassorah, et augmenterait les facilités de transport entre Bassorah et Alep; comme la position de la Compagnie anglaise des Indes à Bassorah était prépondérante, ce serait, pensait-il, tout profit pour elle (2). Mais Ainslie n'était pas seulement opposé au commerce par la voie d'Égypte, il était opposé même à l'installation d'un consul anglais dans ce pays. « Dans l'insoumission turbulente des beys mameluks, il ne voit que l'occasion de risques pour un consul, de pertes pour un comptoir, et celle de louches entreprises, comme ce coupable commerce indo-égyptien, contre lequel sont ligués la Porte Ottomane, l'ambassade d'Angleterre à Constantinople, le cabinet de Londres, la Compagnie du Levant, et la Compagnie des Indes » (1).

Mais, si les compagnies à monopole et le gouvernement anglais étaient aveugles ou ne voulaient pas ouvrir les yeux aux avantages qui pouvaient résulter de l'emploi de la voie de Suez pour le commerce des Indes, les particuliers anglais intéressés dans ce commerce en avaient, avec leur flair de « businessmen », nettement

---

(1) S. P. Turkey 55, Ainslie, 4 janv. 1779.
(2) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 127.
(3) *Ibid.*, p. 155.

aperçu les avantages, comme le prouvent les visites successives de leurs navires au port de Suez de 1775 à 1779.

Les agents anglais de ce mouvement semblent être allés si loin dans leurs prétentions, que le consul français au Caire en annonçant à son gouvernement l'arrivée d'une frégate anglaise, en janvier 1777, lui dit « qu'il paraît que les Anglais se proposent de se servir dorénavant de la voie de Suez comme étant la plus courte pour correspondre avec leurs établissements de l'Inde » (1). L'activité continuelle des Anglais dans la Mer Rouge suscitait de plus en plus les soupçons du consul français; aussi, ne tarda-t-il pas à rapporter à ses chefs ce qu'il avait entendu raconter des intrigues et visées anglaises. En juin 1777, il déclare que les Anglais s'occupent toujours des projets de la Mer Rouge, s'exprimant comme suit (2): « Cependant, les Anglais disent assez hautement que ce pays (l'Egypte) est fort à leur convenance et qu'il leur sera aisé de s'en rendre maîtres. Il est certain qu'en supposant l'Amérique septentrionale érigée en souveraineté libre et indépendante de l'Angleterre, cette puissance trouverait ici (en Egypte) un ample dédommagement à ses pertes; de plus, elle lierait ses possessions et son commerce de l'Inde à l'Europe par une chaîne bien difficile à rompre; et notre commerce du Levant courrait le risque d'être

---

(1) Arch. Aff. Etr., corr. cons., le Caire, vol. 24, lettre n° 48, le 15 janv. 1777.

(2) *Ibid.*, lettre n° 64, le 17 juin 1777.

interrompu et même envahi à la première occasion. Les Anglais ont rendu la navigation de la Mer Rouge facile à leurs bâtiments par l'attention qu'ils ont eue cette année d'en envoyer un exprès avec un géographe, pour se porter sur tous les points importants des côtes de l'Arabie et de l'Égypte, et faire la carte de cette mer. Cet officier s'est fait communiquer ici les observations des capitaines des autres bâtiments, et en a augmenté sa carte. Je travaille à m'en procurer une copie ».

Pourtant, nous avons déjà vu que les milieux officiels à Londres étaient indifférents, sinon hostiles, à toute tentative pour ouvrir la route de la Mer Rouge; en fin de compte, la politique adoptée par le gouvernement anglais et son ambassadeur à Constantinople prévalut, et des Anglais la main passa à d'autres. Les Autrichiens furent les premiers à tenter de profiter de cet effacement momentané des Britanniques (1).

C'est l'ambassadeur impérial à Constantinople, Herbert qui, intéressé personnellement au commerce de l'Inde à cause de ses relations d'affaires avec des négociants anglais, arméniens, grecs et juifs s'occupant du même commerce à Constantinople, encourage sa Cour à établir des consuls en Égypte, alors que les Français et les Vénitiens ont retiré les leurs du Caire (2). Ses efforts avaient pour but — sans parler de ses intérêts

---

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 156.

(2) Record Office, F. O. (Foreign Office), Turkey 3, Ainslie, 12 avril 1782.

personnels —, de faire revivre le commerce des Indes par la voie de Suez au profit de l'Autriche, et son gouvernement ne tarda pas à adhérer à ses vues. Ainslie, alarmé par ces démarches, se plaignit à son gouvernement. « Il est certain, disait-il (1), qu'un projet existe pour rouvrir la navigation entre l'Egypte et l'Inde sous le pavillon impérial ». Mais, heureusement pour Ainslie, le consul d'Autriche en Egypte — Egyptien d'origine — s'enfuit à Trieste au début de 1784 (2), et, avec lui, les Autrichiens disparurent de la scène (3).

C'était bien le tour de la France, maintenant; puisque » le champ était libre, elle allait en profiter.

L'état de décrépitude dans lequel se trouvait la Turquie au début du règne de Louis XVI, ainsi que l'impuissance du représentant du Sultan vis-à-vis des Beys Mourad et Ibrahim qui succédèrent à Aboul Dahab, les dissensions qui régnaient parmi les chefs des Mameluks d'Egypte, et surtout le besoin que ressentait la France de compenser le coup dont la frappait l'abandon des Indes aux Anglais, toutes ces considérations tournèrent les regards des hommes d'Etat français vers l'Egypte.

Tout d'abord, l'activité déployée par l'Angleterre ne pouvait pas ne pas transformer les négociations enta-

---

(1) *Ibid.*, 26 août 1782.
(2) F. O. TurXey 5, Ainslie, 10 févr. 1784.
(3) *Autour d'une Route*, p. 159.

mées soit au Caire, soit à Constantinople, en une lutte d'influence avec cette puissance (1).

Dès 1762, Vergennes avait présenté un mémoire à Louis XV sur les affaires et l'état de la Turquie et conseillé au roi de préciser sa politique envers cet empire. Il fallait ou favoriser, ou arrêter le démembrement des domaines du Grand Seigneur. Dans le premier cas, la flotte française, ainsi que les soldats français, devaient être près du territoire menacé. Autrement dit, la France devait devancer les ambitions de ses rivaux et occuper l'Egypte (2), mais, comme c'était à l'instigation de Vergennes que le Sultan avait déclaré la guerre aux Russes (3), profiter des embarras de la Porte avant d'avoir cherché à l'en tirer, eût été déloyal et indigne de la France. « Choiseul en eut conscience et, dans ses instructions à Vergennes, puis à Saint-Priest, il traça à ses ambassadeurs une ligne de conduite conforme à la loyauté et à l'honneur: secouer l'inertie des Turcs, les déterminer à une action aussi prompte et aussi énergique que possible, les aider de notre concours officieux, ménager à notre gouvernement le droit et les moyens d'exercer la médiation, quand viendrait le moment de négocier » (4). Cela n'empêchait pas Choiseul

---

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, p. 100.
(2) *France and the Levant, op. cit.*, p. 11.
(3) En 1768.
(4) F. Ch.-Roux. *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 39.

lui-même d'avoir ses ambitions concernant l'acquisition de l'Egypte : « L'Egypte, écrivait le duc de Lauzun au Comte de Montmorin en 1787 (1), a souvent fixé l'attention de M. le duc de Choiseul. L'acquisition de ce pays superbe et fertile était son projet favori, le roman politique qui occupait le plus souvent ses rêveries ». Aussi, dans ses instructions au nouvel ambassadeur de France à Constantinople, Saint-Priest, (2), Choiseul introduisit-il un paragraphe sur les « révolutions prochaines ou éloignées dont l'Empire Ottoman est menacé », et plus loin, mentionna-t-il tout particulièrement l'Egypte, en disant : « l'Egypte est déjà dans l'état d'une indépendance caractérisée. Les Tartares de Crimée sont bien près de secouer le joug. Ces deux puissances s'établiront vraisemblablement sur les ruines de l'Empire Ottoman, et c'est de ce côté qu'on pourrait porter ses vues » (3). La chute de Choiseul en 1770 ne mit pas fin aux visées françaises sur l'Egypte. Le traité de Kainardji en 1774 excita plus que jamais les convoitises des diplomates à l'égard de l'Egypte. C'est le temps d'une véritable campagne de suggestions, de mémoires et de projets, en faveur de la conquête de l'Egypte, et de la communication avec l'Inde par Suez (4). « Les

(1) F. Ch.-Roux, *ibid.*, p. 40.

(2) Archives des Affaires Etrangères; Turquie, vol. 145, 17 juillet 1768.

(3) *Ibid.*

(4) Arch. aff. étr., mémoires et documents; Indes orientales

instances presque ininterrompues de Saint-Priest, pendant son ambassade à Constantinople, les missions de Grandmaison et de Montigny en Égypte, dans la Mer Rouge et dans l'Inde; les conseils du baron de Tott et de la Laune, n'ont été suivis d'aucune mesure d'exécution ni de préparation » (1). Mais, « l'abstention officielle n'a pas empêché l'activité de ceux qui voulaient assurer à la France, soit la possession de l'Égypte, soit l'exploitation du commerce de l'Inde par Suez, soit l'une et l'autre. Leurs propositions se multiplient, et se font plus pressantes, stimulées tantôt par les traditions fondées par Colbert et ressuscitées par l'exemple des Anglais, tantôt par les tentatives autrichiennes, tantôt et surtout par les dangers qui paraissent menacer l'existence même de l'Empire Ottoman » (2). Telle fut l'attitude de la France à l'égard de la question d'Égypte; elle demeura sans changement sensible jusqu'à l'avènement de la Révolution. La guerre contre l'Angleterre et les projets ainsi que les ambitions de Bonaparte firent entrer ce problème dans une phase nouvelle et plus importante. Nous verrons plus loin combien la politique de Bonaparte a contribué à donner à la question

---

et colonies françaises, vol. 1707, 1774; Turquie, vol. 15, 62, 168, 170, 173, etc.; cf. J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 106-120; F. Ch.-Roux: *Autour d'une Route*, p. 160-178; *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, chapitres III-VII.

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 161.

(2) *Ibid.*, p. 162.

d'Egypte et à celle du commerce par la voie de Suez leur physionomie actuelle.

Quelques passages de ces projets et mémoires indiqués plus haut montreront que les diplomates et les négociants français intéressés étaient unanimes à penser qu'il appartenait à la France de profiter des circonstances dans lesquelles se trouvaient la Turquie et l'Egypte, et, en occupant la vallée du Nil, de dominer la route la plus avantageuse pour le commerce des Indes. En même temps, se multipliaient les conseils et les projets pour la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée. Un Français au service de la Turquie essaya d'intéresser directement le sultan à l'exécution de cette œuvre. Le baron de Tott, de retour à Constantinople (1) après l'inspection des Echelles du Levant, présenta à Mustapha un projet de réouverture de l'ancien canal des Khalifes entre le Nil et la Mer Rouge. Il dit à ce propos (2): « Sultan Mustapha traita avec un grand intérêt le projet de la jonction des deux mers par l'isthme de Suez... Ce sultan, dont l'esprit commençait à s'éclaircir, m'a fait faire un travail sur cet objet important, dont il réservait l'exécution à la paix ». Du reste, de Tott considérait que l'exécution de ce projet par les anciens « mériterait la première place parmi tous leurs travaux, si les efforts du génie en faveur de

(1) Il était instructeur militaire en Turquie.

(2) *Mémoires sur les Turcs et les Tartares;* Paris, 1784; cité d'après J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez, op. cit.,* p. 116-117.

l'utilité publique étaient secondés par les générations destinées à en jouir, et si les fondements du bien social pouvaient acquérir la même solidité que les préjugés qui tendent à les détruire. Sans ces continuelles destructions, la position la plus heureuse aurait dicté des lois immuables, et le canal de la Mer Rouge eût été constamment la base du droit public des nations ».

A son retour en France, de Tott remit au ministre des affaires étrangères, en 1776, un mémoire sur l'état politique de la Turquie (1). Il y conseillait à son gouvernement de s'emparer de l'Egypte, « l'entrepôt d'un commerce universel », et il suggérait pour faciliter la communication avec l'Inde ou la jonction du Nil à la Mer Rouge, ou l'établissement d'une route praticable entre le Caire et Suez. Il conseillait même de rechercher le concours de l'Autriche, en favorisant ses vues sur Constantinople (2). A son tour, Saint-Priest, présenta à son gouvernement, pendant le séjour qu'il fit en France de 1777 à 1778, un mémoire dans lequel (3), examinant la carte de l'Empire ottoman, il ne trouvait « rien de tentant que l'Egypte »; il développait les avantages que la France pouvait se procurer par la

---

(1) Arch. Aff. Etr., d'après *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 63.

(2) Arch. Aff. Etr., Turquie; mémoires et documents; 7 et 8; mémoire présenté par le comte de Saint-Priest pendant son séjour en France, 1777-1778.

(3) *Ibid.*

conquête de cette région, « où croissent presque sans culture toutes les denrées de nos colonies d'Amérique », de ce pays « salubre », à la « population laborieuse » ; il soulignait aussi la possibilité d'arriver par là à « saper la domination des Anglais » dans le Bengale (1). A la même époque, Saint-Didier — chargé au Ministère de l'administration des affaires commerciales, — qui avait conseillé à son gouvernement la conquête de l'Egypte dès le temps de la guerre russo-turque, renouvela ses avis dans un mémoire (2). Il fut écouté : Tott partit en mai 1777 avec la mission officielle d'inspecter les Echelles du Levant, et la mission secrète de fournir les matériaux d'un travail particulier sur la conquête de l'Egypte (3). L'état d'anarchie qui régnait en Egypte à cause des discussions des Beys l'obligea à prononcer au nom du roi, le transfert du consulat français du Caire à Alexandrie (juin 1777) ; mais il invita quelques-uns de ses compatriotes résidant au Caire à rester — sous la protection personnelle du Pacha et du Cheik-el-Balad — pour ne pas abandonner complètement les établissements des Français qui entretenaient alors une navigation active dans la Mer Rouge. De Tott s'acquitta de sa double mission ; mais, bien que la guerre eût éclaté entre la France et l'Angleterre en 1778, lorsqu'il remit

---

(1) *Ibid.*

(2) Arch. de la guerre, d'après *Les Origines de l'Exp. d'Egypte*, p. 68.

(3) *Ibid.*

son rapport au ministre de la marine, rien ne fut tenté en Egypte (1). Cependant, des projets et des mémoires ne cessèrent pas d'arriver au gouvernement français, afin de lui persuader de diriger son activité vers l'Egypte. Il est à noter que « pas un de ceux qui avaient plaidé auprès du gouvernement la cause d'une expédition en Egypte n'avait négligé d'insister sur la possibilité de joindre le commerce de l'Inde à celui de la Méditerranée. Cette jonction présentait par elle-même assez d'intérêt pour mériter de passer du rang d'accessoire à celui de fin. Plaidant le plus, les avocats de l'expédition auraient pu obtenir le moins, et, par leurs arguments en faveur d'une action militaire décider le gouvernement à renouveler sur le terrain diplomatique, la tentative de Colbert » (2).

En effet, depuis Colbert, l'objectif invariable de tous les ministres français — ou presque tous — a été, comme nous l'avons déjà montré, la pénétration aux Indes par les grandes routes commerciales de l'antiquité. Ce plan a hanté la royauté jusqu'à ses derniers moments. L'Inde exerçait sur elle une sorte de fascination irrésistible. Le commerce de ce pays lui apparaissait comme le commerce par excellence, « le grand commerce, le seul qui soit considérable », et qui permette

---

(1) *Les Origines de l'Expédition d'Egypte, op. cit.,* p. 90.
(2) *Ibid.*, p. 93.

d'assurer à jamais la prospérité économique du royaume (1).

Parmi les tentatives diverses par lesquelles la royauté a essayé d'atteindre son but, tantôt par le Cap, tantôt par l'Egypte et la Mer Rouge, tantôt par l'Asie Mineure et le golfe Persique ou par la Perse et l'Asie Centrale, la voie de Suez et de la Mer Rouge, dont le Grand Colbert a essayé d'ouvrir l'accès, est restée toujours aux yeux du public et des hommes d'Etat, la voie la plus praticable. « C'est par là que l'Egypte devient partie au procès ; mais elle n'y intervient, pour ainsi dire, que par voie de conséquence. L'Egypte ici n'est pas une fin, elle n'est qu'un moyen. La fin dernière, le but essentiel, demeure l'Inde, qu'il s'agit d'atteindre pour en capter le commerce. Ramener le commerce de l'Inde dans la Méditerranée, en lui rendant l'accès de sa route primitive, et profiter de la situation prépondérante acquise en Egypte par les Français pour la placer entre leurs mains ; ainsi peut se définir l'objet général de l'entreprise. Distincte, sinon indépendante, de la question d'Egypte, la question de Suez n'est qu'un des aspects de cette vaste et complexe question de l'Inde, qui se pose à la fois au Cap, en Egypte, dans le golfe Persique et dans l'Asie Centrale » (2).

En 1783, la paix de Versailles fut signée et, en 1784,

---

(1) *Les Origines de l'Expédition d'Egypte, op. cit.*, p. 139.
(2) *Ibid.*, p. 140-141.

Choiseul-Gouffier fut élu ambassadeur de la France à Constantinople. Ces deux faits ouvrirent une ère de re-remarquable activité dans la politique française à l'égard du commerce de l'Inde. Les instructions données au nouvel ambassadeur nous montrent le retour du gouvernement de Louis XVI aux vues économiques de Colbert et de ses successeurs. On voit clairement, dans ces instructions, l'intention d'ouvrir à la fois les voies de l'Egypte et du golfe Persique aux commerçants français. Ainsi, on lit dans ces instructions (1): « Sa Majesté verrait avec satisfaction qu'on agrandît et qu'on poussât le commerce de ses sujets qui s'étendrait par Alep à Bagdad, en Perse et dans le Golfe Persique. Le sieur Comte de Choiseul-Gouffier sait que Sa Majesté a pensé en même temps établir par cette route une communication pour les lettres et paquets à expédier aux Grandes Indes. C'est dans cette vue qu'elle a établi un consul à Bassorah, et qu'elle lui a donné pour correspondant et dans sa dépendanse un vice-consul résidant à Bagdad. L'Ambassadeur de Sa Majesté s'informera des progrès et des événements du commerce que fait par cette voie la maison du sieur Audibert, qu'il entretiendra à cet effet à Marseille, et il proposera la meilleure méthode à suivre pour la correspondance de Sa Majesté dans l'Inde... Celle par Suez et la Mer Rouge paraît devoir être préférée comme la plus

(1) Arch. Aff. Etr.; Turquie, vol. 170 (le 9 mai 1784).

prompte, et l'on a calculé qu'avec toutes les chances heureuses un messager peut arriver de Marseille à Bombay en quarante-huit jours. L'ambassadeur du Roi enverra un tableau de comparaison des deux voyages... Il rendrait service s'il pouvait procurer des cartes exactes tant de la Mer Rouge que de ses côtes, et des points principaux de l'Egypte ».

Jusqu'alors la France essayait d'obtenir le consentement de la Porte pour l'ouverture de la route d'Egypte au commerce de l'Inde. Désormais, les négociations relatives à ce sujet étaient transportées de Constantinople au Caire. Ainsi, au commencement de 1785, Choiseul-Gouffier chargea un officier de marine, M. Truguet, de se rendre en Egypte, d'y faire une enquête sur les relations commerciales de Suez avec l'Inde (1), et de traiter avec les Beys, afin de garantir l'exploitation de cette route par les Français (2).

Le 10 janvier 1875, Truguet, déguisé en marchand, réussit avec le concours de M. Magallon, — qui avait assumé la charge de veiller sur les intérêts de ses com-

---

(1) Cette mission avait été déjà confiée par le gouvernement français en juillet 1783 au comte de Bonneval (Arch. aff. étr., Turquie, vol. 169, 9 juillet 1783) mais il n'avait pas réussi à la mener à bien. En décembre 1784, Choiseul-Gouffier chargea M. de la Prévalaye de la mission confiée à de Bonneval en 1783 et lui donna des instructions très développées (Arch. aff. étr., Turquie, vol. 171, 10 déc. 1784); mais de nouveau la mission échoua; cf. *Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 143-148.

(2) Arch. aff. étr., Turquie, vol. 172, lettre de Choiseul-Gouffier le 26 fév. 1785.

patriotes au Caire après le transfert du consulat français à Alexandrie — à arracher à Mourad Bey un traité de commerce et de navigation auquel adhérait Ibrahim Bey (1). En vertu de ce traité, les marchandises françaises pouvaient passer librement de la Méditerranée à la Mer Rouge, sous la protection du Bey, à l'aller comme au retour. Les droits de transit sur les marchandises de l'Inde étaient fixés à 2 p. 100 pour le Pacha, 4 p. 100 pour le Bey régnant, et seulement 3 p. 100 en tout quand elles seraient à destination de la France. Un second traité (2), était conclu avec le Grand Douanier, qui se laissa qualifier de « protecteur, surintendant et bon conseiller » des négociants français, et se chargea de ne pas élever les droits de douanes en échange d'un demi p. 100 sur les marchandises de l'Inde. Un troisième traité était signé en outre par un chef arabe, El Hadj-Naser-Chédid, qui, moyennant une somme fixe pour chaque charge de chameau, s'engageait à payer l'escorte des caravanes entre Suez et le Caire, prenait à son compte les péages à acquitter aux tribus des déserts et la responsabilité de tout accident fâcheux (3). D'abord, Truguet réussit à réunir toutes les informations désirables sur le commerce de l'Inde et à se procurer une

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 110-111 et annex. 6, 7; F. Charles-Roux *Autour d'une Route*, p. 172; *Les Origines de l'Expédition d'Egypte*, p. 148; Baron de Testa, *op. cit.*

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

carte de la Mer Rouge (1). Mais la jalousie des Russes, des Anglais et des Vénitiens, ainsi que l'inquiétude de la Porte, allaient, en peu de temps, enlever à la France tous les avantages obtenus par ce traité. La Russie encourageait les Beys à l'indépendance et, faisait passer à Alexandrie des Russes, qui s'engageaient parmi les Mameluks (2). En même temps, la Porte, à l'instigation de ces puissances, et malgré les remontrances de Choiseul-Gouffier, refusa au traité, non seulement son approbation officielle, mais encore son consentement tacite (3). En 1789, le Capitan Pacha parut avec sa flotte devant les côtes de l'Egypte, débarqua une armée, et mit les Beys en complète déroute. Il demanda à une frégate française qui s'était présentée à Suez de quitter ce port, et ne laissa passer par l'isthme que quelques dépêches. « Ce fut merveille, dit Pingaud, si, pendant les années suivantes, Magallon put, à la dérobée, transporter de Suez à Alexandrie quelque cargaison venue des Indes » (4).

Outre les mémoires et projets (5) présentée au gouvernement français, il faut mentionner l'impression que produisit la publication par Volney des observations

---

(1) Aff. étr., Turquie, V, 172; lettre de Truguet au ministre de la Marine, le 24 février 1785.

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 3.

(3) F. O. Turkey Ainslie, 1785; cf. J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 115.

(4) D'après J. Ch.-Roux, *ibid.*, p. 116.

(5) Arch. aff. étr.; Turquie, vol. 15 (1783-1799).

qu'il avait faites, au cours d'un voyage en Egypte et en Syrie sur les avantages que présenterait l'ouverture d'un canal ou d'une route de terre par l'isthme de Suez (1). « Les lignes qu'il consacre à la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée n'apportent pas dans la discussion un élément nouveau. Mais leur clarté et l'autorité du témoignage de Volney contribuèrent certainement à fixer les opinions sur ce point, et peut-être ont-elles eu quelque influence sur l'esprit des compagnons de Bonaparte » (2).

Au lendemain des premiers événements de la Révolution, les négociants français du Caire, présentèrent à l'Assemblée Nationale deux mémoires, datés du 1e septembre 1790, dans lesquels ils recommandèrent la voie de Suez pour le commerce français avec les Indes, et préconisaient une action militaire en Egypte. « Le Caire, disaient-ils, offrirait une communication facile avec les Indes Orientales et le port de Suez serait fatal au commerce des Anglais... si nous voulons partager le commerce qu'ils font dans ces riches contrées, c'est vers Suez et la Mer Rouge qu'il faut tourner nos regards » (3).

Les mêmes négociants adressèrent un autre rap-

---

(1) *Voyage en Egypte et en Syrie pendant les années* 1783-1784, par C. J. Volney, Paris, 1788-1789.

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 120.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire, vol. 25.

port (1) daté du 1er février 1793, au citoyen ministre de la marine; ils rappelaient l'importance du Caire et de l'Egypte pour le commerce de la France. Ils renouvelèrent leur effort, dans un nouveau rapport (2) daté du 29 brumaire, an III, et adressé au Comité du commerce et des approvisionnements.

Les mêmes arguments étaient répétés et développés, dans une lettre qui était adressée par le conseil général en Egypte au citoyen R. Verninac, envoyé extraordinaire de la République française auprès de la Porte (3): « En acquérant de la prépondérance dans ce pays, lit-on dans cette lettre, on serait bientôt les maîtres du commerce de la Mer Rouge, tu sentirais aisément tous les avantages qu'on en tirerait; et quels moyens une pareille navigation ne nous donnerait pas, si nous voulions étendre nos vues du côté de la côte de Coromandel, celle de Malabar et le Bengale. Nous serions dans peu la seule nation qui aurait en entier le commerce de l'Inde, et nous fournirions le café, les mousselines et quelques épiceries à toute la Turquie, à la Syrie et à la Barbarie.

« Nous pourrions, en donnant à notre commerce

(1) Arch. aff. étr. Corr. Cons.; le Caire, vol. 25 (29 brumaire, an III). Ce rapport était transmis le 17 pluviôse an III, par le Comité de commerce et des approvisionnements au commissaire des relations extérieures, qui était invité à ne pas le perdre de vue dans ses prochaines relations avec le ministre de France auprès de la Porte.

(2) Arch. aff. étr. Corr. cons.; le Caire, vol. 25 (le 29 prairial de l'an III).

(3) *Ibid.;* lettre au citoyen Verninac en date 29 prairial, an III.

toute l'étendue dont il serait susceptible, nous avancer aux limites de l'Égypte, vers le Sud, et dans peu nos établissements de ces côtes auraient des liaisons avec les Éthiopiens et les gens de la Nubie.. »

«... Je le réitère, citoyen, de tous les établissements que la République a en vue, il n'y en a pas un seul qui puisse être aussi étendu et aussi utile que l'Égypte..»

«... Je te prie, citoyen, de ne pas négliger les moyens de donner l'Égypte à la France, ce serait un des beaux cadeaux que tu puisses lui faire...»

«... Je te le répète, citoyen, maîtres de la Mer Rouge, nous ne tarderons pas à donner la loi aux Anglais, et à les chasser de l'Inde, si une pareille opération entrait dans les vues de notre gouvernement... »

Ces rapports ne furent pas étrangers à la décision que prit le Directoire d'envoyer une expédition en Égypte, sous le commandement de Bonaparte.

Pour compléter notre exposé de la politique européenne relativement à la question du transit par la voie de Suez, il est indispensable de remarquer le changement que la politique anglaise a subi à cet égard, depuis la conclusion du traité de Truguet avec les Mameluks en faveur du commerce français. Le gouvernement anglais et l'India Board en furent tellement déconcertés que le président de l'India Board invita Baldwin, qui avait réclamé avec tant de chaleur et de persévérance l'établissement d'une communication avec les Indes par la voie de Suez, à donner son avis sur ce sujet.

Baldwin lui remit quelque temps après un mémoire

intitulé : « *Spéculations on the situation and resources of Egypt* », qui n'était que la synthèse de ses observations de 1773 à 1780. Il étudiait dans son mémoire l'importance de la situation de l'Égypte pour la France et pour l'Angleterre par rapport aux relations politiques et commerciales avec l'Inde. « Il reste, concluait-il, peu à ajouter pour prouver que la communication par l'Egypte est un anneau nécessaire dans la chaîne de notre jonction avec l'Inde ». Il rappelait à son gouvernement que « la France, en possession de l'Égypte, possèderait la clé du commerce du monde ; elle en ferait l'entrepôt de l'univers, la terreur de l'Orient, par la facilité avec laquelle elle y transporterait ses troupes quand elle voudrait, en tel nombre qui lui conviendrait et l'Angleterre verrait ses possessions de l'Inde à la merci de la France » (1). L'impression produite par ce mémoire fut telle, que le gouvernement anglais décidait, en 1786, de rétablir le consulat d'Angleterre en Egypte, supprimé en 1756, et désigna Baldwin lui-même comme consul général. Il est intéressant de noter que « l'objet essentiel de la mission de M. Baldwin au Caire était d'ouvrir une communication avec l'Inde à travers l'Egypte » (2). En 1794, Baldwin réussit à conclure avec les Beys d'Égypte un traité donnant aux Anglais ce que le traité de 1785 avec Truguet avait donné aux

(1) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 204-206.
(2) F. O. Class 24, vol. 1, Egypte, lettre du 19 mai 1786.

Français (1). Mais, chose étonnante, le consulat anglais en Egypte fut supprimé; le traité fut accueilli à Londres avec la plus absolue indifférence, et nulle suite n'y fut donnée. « Aucun prétexte n'en indique les raisons et l'on est ici réduit aux conjectures » (2). En effet, Baldwin ne reçut, en réponse aux dépêches qu'il adressait à son gouvernement, qu'une lettre en date du 30 octobre 1795, lettre lui confirmant purement et simplement sa destitution par suppression d'emploi. C'est la dernière communication dont l'ait honoré le Foreign-Office (3).

***

Bien que les causes de l'expédition de Bonaparte en Égypte soient un sujet de discussion entre les historiens, tous s'accordent pour attribuer à Napoléon le désir de fermer à l'Angleterre l'une des principales routes du commerce des Indes. Le consul général du Caire, Magallon, tenu par Talleyrand comme l'auteur de l'expédition (4), considérait que « l'événement de l'établisse-

---

(1) F. O. 24, I, Willis, 20 mai 1794. Ce fut Richard Willis, secrétaire de Baldwin, qui communiqua la nouvelle à son Gouvernement, Baldwin souffrant alors d'une opthalmie.

(2) F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 328.

(3) *Ibid.*, p. 337.

(4) *Ibid.*, p. 358.

ment des Français en Egypte, amènerait dans le commerce de l'Europe une révolution qui frapperait principalement l'Angleterre. Elle détruirait sa puissance dans l'Inde, seul fondement de sa grandeur en Europe. La reprise de la route de Suez influera sur elle d'une manière aussi fatale que la découverte du Cap de Bonne-Espérance influa sur les Génois et les Vénitiens dans le seizième siècle. Le résultat de cette révolution serait tout en faveur de la République, parce qu'elle est par sa position géographique, sa population et le génie et l'activité de la nation, celle de toutes les puissances qui peut en recueillir le plus de fruit. N'oublions jamais que les nations anciennes et modernes qui ont eu le commerce de l'Inde sont toujours parvenues au plus haut degré de richesse. Lorsque la République française sera maîtresse du Caire et, par conséquent, de Suez, peu lui importe dans quelles mains reste le Cap de Bonne-Espérance. On pouvait même au besoin le sacrifier dans un traité de prix avec l'Angleterre » (1). L'article 2 de l'arrêt du 12 avril 1798 qui détermine l'objectif de l'armée d'Orient, ne limite pas à l'Egypte la mission du général en chef : « Il chassera les Anglais de toutes les possessions de l'Orient où il pourra arriver, et notamment il détruira tous les comptoirs de la Mer Rouge; fera couper l'isthme de Suez et prendra toutes les mesures

(1) Cité par F. Ch.-Roux. *Autour d'une Route*, p. 359.

nécessaires pour assurer la libre et exclusive possession de la Mer Rouge à la République Française » (1).

On lit dans ces arrêtés : « L'infâme trahison, à l'aide de laquelle l'Angleterre s'est rendue maîtresse du Cap de Bonne-Espérance, ayant rendu l'accès des Indes très difficile aux vaisseaux de la République par la route usitée, il importe d'ouvrir aux forces républicaines une autre route pour y arriver, y combattre les satellites du gouvernement anglais et y tarir les sources de ses richesses corruptrices » (2). Talleyrand déclarait au Directoire (3) que la France n'avait aucune intention hostile envers la Turquie et qu'elle envoyait une expédition en Egypte « parce que c'est un moyen sûr d'affaiblir et de ruiner les Anglais dans l'Inde ». Il écrit aussi : « Je sens la fâcheuse impression que cet événement pourra faire sur la Porte, quoique notre établissement en Egypte n'ait d'autre but que de la lui conserver, de la délivrer de l'insubordination des Beys et de l'influence qu'y ont acquise les Anglais. Le Directoire ne voit d'ailleurs dans cet événement que des facilités majeures pour attaquer et ruiner dans l'Inde les Anglais, qui sont

---

(1) La Jonquière. « Expédition d'Egypte », t. I, p. 343-344

(2) *Ibid.*

(3) Projet d'instructions pour un ambassadeur à envoyer à Constantinople, lu au Directoire le 16 mars 1798; la Jonquière, *op. cit.*, t. II, annexe IV.

les véritables ennemis de la Porte, et les seuls que nous ayons à combattre en Egypte » (1).

Bonaparte exprimait son opinion sur cette expédition en écrivant au Directoire le 16 août 1797 : « Les temps ne sont pas éloignés où nous sentirons que, pour détruire véritablement l'Angleterre, il faut nous emparer de l'Egypte » (2). Le 29 janvier 1798, il disait à Bourienne : « Si la réussite d'une descente en Angleterre me paraît douteuse, comme je le crains, l'armée d'Angleterre deviendrait l'armée d'Orient, et je vais en Egypte » (3). En prenant le commandement en chef de l'armée d'Orient à Toulon, le 9 mai, Bonaparte l'appelait « une aile de l'armée d'Angleterre ». Sans doute, en occupant l'Egypte, Bonaparte songeait surtout à porter à l'Angleterre un coup décisif ; mais il n'était pas fermé à des préoccupations d'ordre économique. « Des documents récemment découverts et émanant de Bonaparte lui-même attestent sa sollicitude particulière pour le rétablissement d'une communication entre la Méditerranée et la Mer Rouge : ce sont des notes écrites par lui de 1786 à 1793, et qui laissent voir une parfaite intel-

---

(1) Talleyrand à Ruffin, le 11 mai 1798 ; cité par F. Ch.-Roux ; *Autour d'une Route*, p. 365-366 ; cf. la Jonquière, *op. cit.*, t. II, annexe IV.

(2) D'après *Autour d'une Route*, p. 355.

(3) Arch. aff. étr., Turquie, vol. 69 ; mémoires et documents : « Histoire de la diplomatie française dans le Levant de 1792 à 1894 », par Pélissier, p. 60 du mémoire.

ligence du rôle passé et futur de l'Egypte dans le commerce de l'Inde » (1).

Dès son arrivée en Egypte, Bonaparte était frappé de l'importance de l'isthme de Suez pour le succès de sa politique et le développement économique du pays. Il se rendit en hâte à Suez pour juger s'il pourrait recommencer l'œuvre des Pharaons, des Grecs, et des Romains. Le 24 décembre 1798 il partit du Caire, et le 30, il retrouva, le premier, parmi ses compagnons, les vestiges de l'antique canal; il le suivit pendant cinq lieues et le 8 janvier 1799, il voyait près de Belbeis l'autre extrêmité du canal des Pharaons (2).

Il ne tarda pas à confier à un groupe d'ingénieurs le soin d'étudier au point de vue technique la question d'un passage à travers l'isthme. Le chef de cette commission fut Lepère qui, dans son exposé des raisons pour lesquelles le général en chef avait pris la résolution d'ouvrir un canal entre la Mer Rouge et la Méditerranée disait: (3)

« Si l'on reconnaît que les deux voies du commerce

---

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, t. I, p. 30. Il s'agit de *Napoléon inconnu;* papiers inédits (1786-1793), Frédéric Masson, manuscr. 16.

(2) F. de Lesseps: *Question du Canal de Suez*, p. 90; cf. J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 135-147.

(3) Introduction au mémoire sur la communication de la mer des Indes à la Méditerranée et l'isthme de Soueys, par J. M. Lepère, *Description de l'Egypte*, t. II; cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 135-139.

de l'Inde par l'Egypte et par l'intérieur de la Perse, se sont presque toujours maintenues et simultanément dans les différents siècles, il est constant qu'Alexandrie a toujours surpassé les autres villes, ses rivales, quoique le canal, qui aurait dû être si favorable à l'Egypte ne paraisse pas avoir été longtemps pratiqué... Cette supériorité, naturelle à l'Egypte, serait susceptible de s'accroître considérablement encore, si le gouvernement européen qui établirait une colonie exécutait enfin le projet de canal, dont l'utilité a généralement été reconnue, et par les anciens maîtres de cette contrée, et par ceux qui s'en sont depuis emparés..

« A peine le général Bonaparte était-il maître de l'Egypte qu'il porte ses regards et ses pas vers l'isthme de Soueys (Suez) où existe l'ancienne communication des deux mers. C'est la possibilité de le rétablir et de rendre la communication continue, par eau, de la Mer Rouge à Alexandrie et même plus directe vers Péluse, que nous entreprenons de faire connaître... Le général Bonaparte, nous ayant demandé lors de son départ au Caire, ce qu'on pouvait espérer du rétablissement du canal de Soueys, nous l'assurâmes qu'il paraissait facile de rouvrir ce canal, et même d'avoir plus d'avantages qu'il n'en présenta jamais.

« Eh bien, nous dit-il, la chose est grande! Publiez un mémoire et forcez le gouvernement turc à trouver dans l'exécution de ce projet et son intérêt et sa gloire ».

Le mémoire de Lepère propose un tracé qui n'est autre que celui de l'ancien canal; selon ses calculs, l'en-

treprise devait coûter seulement de 25 à 30 millions. La prise d'eau serait à Bubaste, avec une dérivation sur le Caire en amont ; le canal se dirigerait par l'Ouadé-Toumilât vers le lac Timsah, et, tournant au sud, il descendrait vers Suez. Un autre canal était proposé pour réunir le fleuve et le port d'Alexandrie — ce n'était autre chose que l'ancien canal d'Alexandrie, aujourd'hui le canal Mahmoudié restauré et recreusé par Mohamed Ali — la communication entre les deux branches s'établirait sur les bras du Nil (1). Outre ce projet principal, Lepère ne pouvait pas s'empêcher de signaler les facilités qu'offrait la nature pour un canal qui mettrait en communication directe les deux mers. « Nous pensons, dit-il, qu'un canal ouvert sur cette direction présenterait un avantage que n'aurait pas le canal intérieur. En effet, la navigation, qui pourrait y être constante, ne serait pas assujettie aux alternatives des crues et des décroissements du Nil. Il serait facile d'y entretenir une profondeur plus considérable... J'ajouterai que, si je ne voyais quelques difficultés à creuser et à entretenir à la profondeur convenable le chenal entre Suez et la rade, je proposerais d'établir à l'usage des grands navires, la communication directe des deux mers sur l'isthme, ce qui deviendrait le complément de cette grande et impor-

---

(1) *Description de l'Egypte*, t. II, cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 149 et par Talabot, *op. cit.*

tante opération » (1). Néanmoins il fixe son choix sur le canal intérieur de Suez à Alexandrie, se fondant sur des considérations commerciales particulières à l'Egypte et aussi sur ce que la côte vers Peluse ne paraît pas permettre d'établissement maritime permanent (2). Dans ses calculs Lepère attribue aux basses eaux du Nil à Bubaste une hauteur d'environ sept mètres au-dessus des basses eaux de la mer, erreur d'appréciation excusable, si l'on considère les difficultés qu'il rencontra dans l'accomplissement de sa tâche. Pourtant, il semble que le mémoire de Lepère ait retardé l'adoption de la solution naturelle du problème, en faisant donner la préférence à des canaux dérivés du Nil.

En recevant ce mémoire célèbre, le Premier Consul disait: « La chose est grande, ce n'est pas moi maintenant qui pourrais l'accomplir, mais le gouvernement turc trouvera un jour sa conservation et sa gloire dans l'exécution de ce projet » (3).

Cependant, le rapport de Lepère ne fit que fortifier en Bonaparte les projets qu'il avait conçus pendant l'expédition d'Egypte, et nous en trouvons la preuve dans la lettre qu'il adressa à l'Empereur de Russie, Alexandre 1[er], le 27 février 1801 (4):

---

(1) *Description de l'Egypte*, t. II, cité par F. de Lesseps, *Question du Canal de Suez*, p. 91-92.

(2) *Ibid.*

(3) F. de Lesseps. *Ibid.*, p. 93.

(4) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 152.

« Les Anglais tentent un débarquement dans l'Egypte. L'intérêt de toutes les puissances de la Méditerranée, comme de celles de la Mer Noire est que l'Egypte reste à la France. Le canal de Suez qui joindrait les mers de l'Inde à la Méditerranée, est déjà tracé. C'est un travail facile, et de peu de temps, qui peut procurer des avantages incalculables au commerce russe. Si V. M. est toujours dans l'opinion qu'elle a manifestée souvent, de faire faire une partie du commerce du Nord par le Midi, elle peut attacher son nom à une aussi grande entreprise, qui aura tant d'influence sur la situation future du continent, en intervenant auprès de la Porte dans les affaires d'Egypte ».

Le général en chef de l'expédition d'Egypte, premier consul ou empereur, n'abandonna jamais complètement le projet d'abattre la puissance anglaise dans l'Inde, et de contraindre ainsi l'Angleterre à capituler. Cette constante préoccupation fit que l'Egypte ne cessa à aucun moment de hanter l'esprit de Napoléon; elle fit aussi que, dans l'Egypte, il vit avant tout Suez: « Les Anglais ont frémi de nous voir occuper l'Egypte, dira-t-il à Sainte-Hélène. Nous montrions à l'Europe le vrai moyen de les priver de l'Inde » (1).

Ainsi, l'importance de la position de Suez, à mesure qu'elle fut mieux perçue par l'Angleterre, donna lieu à une lutte d'influence de plus en plus acharnée entre cette

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 155.

nation et la France (2). L'Angleterre fut longtemps à s'en rendre compte : au moment même où l'expédition de Bonaparte était prête à s'embarquer pour l'Egypte, l'Angleterre ne soupçonnait aucune visée de la France sur ce pays. « Son défaut de perspicacité et son incrédulité sont tels, que pas une ligne des instructions de l'Amirauté n'apelle sur l'Egypte l'attention de Nelson, envoyé en Méditerranée pour empêcher l'escadre française de sortir de Toulon ou pour la poursuivre, si elle en est déjà sortie... De même, la prise de Malte ne lui ouvrira pas encore les yeux ; et le débarquement de Bonaparte à Alexandrie, quand la nouvelle lui en parviendra six semaines après la date de l'événement, sera encore pour elle une surprise » (2). Il ne faudra pas moins que cette surprise pour susciter l'intérêt de l'Angleterre envers l'Egypte, et pas moins de trois années consécutives pour la déterminer à agir, car, au début de l'expédition française, les Anglais ne sentirent pas pleinement le danger dont les menaçait la présence de leurs ennemis dans ce pays. En effet, leur victoire navale d'Aboukir, leur alliance avec la Porte et l'échec de Bonaparte devant Saint-Jean d'Acre, les remplissaient de confiance. Bientôt, des motifs divers dissipèrent leurs illusions ; la difficulté de déraciner les Français, la durée de l'occupation française en Egypte, la prolongation de

---

(1) *Ibid.*

(2) *Autour d'une Route, op. cit.*, p. 370.

la lutte, aux confins de l'Afrique et de l'Asie, et le contre-coup que l'nnvasion de l'Égypte exerça dans l'Indoustan, où Tippo Sahib se trouva assez encouragé dans son attitude hostile pour que le gouverneur général anglais dût en venir contre lui à une expédition décisive, tous ces faits révélèrent avec éclat aux Britanniques l'interdépendance de leurs intérêts dans l'Inde et en Egypte. De la sorte, « l'Inde, que les Français étaient venus menacer en Egypte, servira de base à une expédition destinée à les déloger de l'Egypte ; et cette expédition sera le signe matériel de la connexité, qui, militairement et politiquement, relie les deux contrées. Pendant ce temps, les efforts des négociateurs français de l'armistice de Londres, pour échapper à la restitution de l'Egypte à la Turquie, achevèrent de convaincre les Anglais du prix que la France attachait à la conserver. Ils en seront rendus plus résolus à ne permettre, ni qu'elle la garde, ni qu'elle la puisse reprendre » (1).

Ainsi, pourrions nous donner à l'exposé qui précède la conclusion que voici : Dans la rivalité entre la France et l'Angleterre pour le commerce des Indes, les efforts de certains Anglais pour correspondre avec l'Inde par Suez, au dix-huitième siècle, ont contribué en quelque mesure à faire naître en France l'idée de l'expédition de 1798, mais, à son tour, cette expédition a servi à éveiller l'intérêt de l'Angleterre pour l'Egypte (2).

---

(1) *Autour d'une Route, op. cit.*, p. 370.
(2) *Ibid.*, p. 371.

CHAPITRE III

LA VOIE DE SUEZ DE MOHAMED ALI A SAID

Le rétablissement de l'autorité du Sultan sur l'Égypte fut suivi d'une période d'anarchie et de rivalité entre les Beys Mameluks; elle dura jusqu'à l'avènement de Mohamed Ali en 1805. Dans l'intervalle, les Anglais multiplièrent les intrigues pour empêcher le retour de la tranquillité dans la région. Les dépêches du consul français en Égypte à cette époque sont pleines de plaintes concernant ces intrigues et « l'affreuse situation du pays » (1). Ainsi, nous sommes informés qu' « il existe une liaison très intime entre les Beys et les Anglais » (2) et que les Anglais sont les auteurs d'un mouvement pendant lequel les Européens ont été insultés et attaqués à Alexandrie par les troupes du Pacha. Ils ont provoqué ces incidents « pour faire venir de Malte des troupes qui, sous prétexte de conserver l'honneur des nations

(1) Arch. aff. étr. corr. cons.; le Caire, Carton 1803-1828.
(2) *Ibid.*, Dépêche du 10 frimaire an XII.

européennes, maintiendraient en Egypte une division favorable à leurs intérêts... » — C'est le même prétexte que devaient invoquer les Anglais en 1882 pour occuper Alexandrie. — Impuissants alors à atteindre leur but, ils persistaient dans leur politique, à tel point que le consul français en Egypte ne trouva de consolation à ce moment que dans l'idée de pouvoir « confondre leurs projets perfides et dévoiler leurs ruses machiavéliques ». L'anarchie continue et nous sommes informés que « les plus grands obstacles (à la tranquillité) sont les Albanais et les intrigues des Anglais. Ceux-ci paraissent avoir intérêt à propager les troubles. Ils flattent adroitement Ali Pacha, font des promesses considérables aux Beys, et jettent dans les deux partis les brandons de la discorde » (1).

Telle était la situation politique en Egypte, quand Mohamed Ali fut proclamé par les Egyptiens Pacha du pays. « Son heure n'est pas venue: il n'estime pas le terrain assez solide. Il refuse. Kourschid, que la Porte envoie au Caire, gouvernera à sa place la terre des Pharaons. Désintéressement apparent, qui masque un calcul politique. Ali ne sommeille pas, il surveille; il flatte la Porte, ruse avec elle, s'appuie sur la France (2),

---

(1) *Ibid.*, Dépêche du 30 nivôse an XII.

(2) Cf. *Ibid.* la dépêche du 3 ventôse an XII, dans laquelle le consul français informe son gouvernement que Mohamed Ali désire la protection de la France, et sa médiation auprès du Grand Seigneur.

favorise l'impopularité toujours croissante de Kourschid... écoute les manœuvres du peuple, épie son soulèvement. Cette fois, c'est bien son heure. Il lui suffit de paraître. Il est le libérateur, le dieu sauveur, et le petit Arnaout (Albanais) de Cavalla, ceint le turban des pachas d'Égypte » (1).

L'arrivée de Mohamed Ali au pouvoir n'a pas un rapport direct avec la question de Suez ; mais elle exerça sur elle une influence indiscutable. « D'abord, avec Mohamed Ali arrive au trône la dynastie à laquelle appartiendra Mohamed Saïd, et déjà se forment les divers éléments de la partie dont M. de Lesseps tentera la chance. Ensuite, les réformes et les grands travaux de Mohamed Ali, son esprit d'initiative et d'aventure, l'entrée de l'Egypte dans la vie moderne, ramènent sur elle l'attention des savants, des politiques et des économistes, raniment les espérances un instant déçues des auteurs de projets. Mais alors, c'est surtout par l'établissement des communications terrestres qu'on cherche à résoudre la question, car la légende de l'inégalité du niveau des deux mers tient en échec, malgré les hautes protestations de Laplace et de Fourier, les projets de jonction par un canal. Mais l'insuffisance même des solutions terrestres, eu égard aux besoins du commerce, remet en faveur l'idée d'une voie d'eau, et, avant la fin du règne de Mohamed Ali, éclôt le grand mouvement

(1) Jules Cocheris. *Situation internationale de l'Egypte et du Soudan.* Paris, Plon, 1903, p. 12.

Saint-Simonien, qui préparera les voies à M. de Lesseps » (1). En outre, le règne de Mohamed Ali fut signalé par son hostilité aux Anglais qui « soutenaient de toute leur influence El Elfy Bey sur qui ils comptaient pour faire échec à la France » (2).

En 1807, les circonstances leur semblaient propices pour réaliser leurs visées sur l'Égypte avec l'aide des Beys, leurs partisans. Ils se présentèrent, le 17 mars, devant Alexandrie, dont ils n'eurent pas de peine à s'emparer; de là, ils marchèrent sur Rosette. Occupé à ce moment-là à soumettre les Beys de la Haute Egypte, Mohamed Ali se hâta de rentrer au Caire, et réunit rapidement une armée assez forte pour, le 21 avril, rejetter avec de sérieuses pertes les envahisseurs sur Alexandrie. Le 14 septembre, les Anglais renoncèrent définitivement, malgré la protection de leur flotte, à leur tentative de résistance, et leur peu glorieuse campagne aboutit ainsi à l'évacuation du pays (3).

« La puissance croissante du Pacha ne permit plus aux nations étrangères de nourrir des idées de conquête. Désormais, l'Egypte se mêle à la vie de l'Europe... Elle devient un facteur important de la politique générale » (4). Toute la sympathie du Pacha allait à la France, et il témoignait aux Français une véritable pré-

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme et le Canal de Suez*, op. cit., t. I, p. 157-158.

(2) Edouard Driault. *La Politique Orientale de Napoléon*, p. 112.

(3) C. de Freycinet. *La Question d'Egypte*, p. 16-17.

(4) *Ibid.*, p. 17.

dilection. « Il se méfiait profondément des Anglais, dont il avait peine à oublier l'agression » (1). Ses intentions, vues et sentiments étaient bien connus, et il désirait y persister, « mais les intrigues de la faction anglaise l'entraînèrent malgré lui à des démarches qu'il désavouait souvent, et cherchait à justifier par sa situation et par son ignorance dans les affaires politiques » (2).

En effet, les Anglais continuaient leurs intrigues avec les Beys afin de renouveler la tentative qui avait échoué en 1807 pour s'emparer de l'Egypte, et les Français luttaient toujours pour « confondre leurs projets perfides ». Ainsi, M. Drovetti, écrit à son gouvernement, le 10 mars 1810 (3): « L'ancien consul anglais (parti le 4 décembre 1809) d'Alexandrie est venu y reprendre ses fonctions. Avec lui, sont retournées en Egypte les cabales et les intrigues de toutes sortes, cortège ordinaire de la diplomatie britannique ». Dans le même rapport, M. Drovetti dit que les Anglais ont réussi à obtenir du Pacha la permission d'exporter les grains pour Malte, « exportation, écrit-il, que j'avais été assez heureux pour empêcher jusqu'à ce jour » (4). De leur côté, les

---

(1) *Ibid.*

(2) Arch. aff. étr., corr. cons., le Caire, dép. de M. Drovetti au ministre des relations extérieures de l'Empire, le 12 juillet 1808.

(3) Arch. aff. étr., *ibid.*, lettre du 10 mars 1810.

(4) *Ibid.*

Beys étaient tellement hostiles à Mohamed Ali, qu'à la fin de 1808 Chahin Bey « avait demandé (à l'Angleterre) un corps de troupes plus considérable que celui qui a débarqué à Alexandrie en mars 1807, promettant d'aller de suite le rejoindre avec tous ses confrères et les tribus d'Arabes, leurs partisans; à défaut, les Beys sollicitaient un subside de huit millions de piastres turques avec lesquelles ils se flattaient de gagner les troupes du Pacha, faire insurger les habitants, et s'emparer ainsi du gouvernement qui conserverait les apparences de la sujétion à la Porte Ottomane, mais qui dépendrait essentiellement de l'Angleterre » (1). Pourtant, à la suite de bruits de guerre entre la Turquie et l'Angleterre, Chahin Bey craignit le résultat de son intrigue, et « répondit qu'il ne pouvait, pour le moment, prendre une détermination » (2). Toutefois, les Anglais ne se contentaient pas de ces intrigues avec les Mameluks pour s'assurer la domination de l'Egypte, ou s'y créer du moins une situation prépondérante. Par l'intermédiaire de leurs agents, ils allaient jusqu'à flatter Mohamed Ali, et lui conseiller de rejeter le joug de la Turquie et de hisser « le pavillon du roi d'Egypte dans la Méditerranée » (3). Ils formulaient des exigences auxquelles le Pacha ne voulait pas souscrire: la libre entrée des bâtiments de guerre anglais dans le port

(1) *Ibid.* Lettre du 12 mars 1810.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*

vieux d'Alexandrie, et le renvoi des agents français (1) Malgré tous leurs présents et intrigues, Mohamed Ali ne se fia pas aux protestations d'amitié des Anglais. Il va jusqu'à jurer à M. Drovetti sur son sabre que (2), « sentant trop bien ce qu'il doit à sa dignité et à son système de gouvernement, il a refusé toutes les conditions qui semblaient le placer sous la protection des Anglais ». Il n'y a pas à chercher bien loin le secret de cette activité de la part des Britanniques : elle s'explique par les appréhensions que leur causait l'intention manifestée par Mohamed Ali de se créer une marine. En effet, en 1808, Mohamed Ali avait été invité par le Sultan à envoyer une expédition contre les Wahabites qui opprimaient la Mecque. Il commença ses préparatifs vers la fin de 1809. Mais, dans l'absence de moyens de transport maritimes entre l'Egypte et le Hedjaz, puisque par la route du désert il fallait faire d'avance le sacrifice de la moitié de l'expédition, le Pacha prit l'étonnante résolution de créer une marine sur la Mer Rouge. « Suez devenant le pivot de ses mouvements, il se rendit dans cette place, autant pour la mettre à l'abri d'un coup de main que pour étudier les ressources qu'elle pouvait offrir à son projet » (3).

Bientôt, une flotille de vingt bâtiments fut constituée,

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.* Lettre du 28 avril 1810.

(3) Paul Mouriez. *Histoire de Méhémet Ali;* cité dans *L'Isthme et le Canal de Suez, op. cit.*, p. 164.

et un fort fut bâti pour garder le chemin de Suez au Caire (1). Le succès de Mohamed Ali ne pouvait qu'exciter la curiosité de tous ceux qui s'intéressaient au transit d'une mer à l'autre, et on peut, sans crainte d'exagérer, lui accorder une certaine influence sur les tentatives qui vont suivre (2). Mais ce succès ne laissa pas que de donner de l'inquiétude aux Anglais, jaloux de la moindre concurrence sur telle mer que ce soit (3). De nouveau, ils recommencèrent leurs intrigues, et le consul français regrettait que « tout ce qui entourait le Pacha fût vendu aux Anglais »; ces derniers, disait-il (4), « font des sacrifices en or pour le circonvenir, et l'obligent à les regarder comme les seuls amis dont il pourra attendre quelque secours en cas de besoin ». En même temps leurs vues tendaient à compromettre Mohamed Ali avec la Sublime Porte, « pour tenir toujours ce pays (l'Egypte) dans un état de révolution et d'indépendance dont ils puissent tirer quelque parti » (5). Cependant, ils ne voyaient pas d'un œil tranquille les armements de Mohamed Ali dans la Mer Rouge, et ils lui proposaient de lui donner des bâtiments de l'Inde pour transporter ses troupes au Hedjaz; mais

---

(1) Arch. aff. étr., corr. cons., le Caire; lettre de M. Drovetti, le 12 mars 1810.

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 165.

(3) Arch. aff. étr., corr. cons.; le Caire; lettre de M. Drovetti le 28 avril 1810.

(4) *Ibid.*, lettre du 28 nov. 1810.

(5) *Ibid.*, lettre du 4 mars 1811.

Mohamed Ali refusa (1). Les Anglais redoublèrent leurs efforts pour consolider leurs relations commerciales et politiques avec Mohamed Ali, basant leur espoir sur la nécessité qui s'imposerait, pensaient-ils, à celui-ci d'accepter leur concours : « Les vues du Pacha tendent à son indépendance envers la Porte, et celles de l'Angleterre à la protéger, pour la rendre ensuite dépendante d'elle-même, et par là s'assurer de l'Egypte dont ils craignent toujours l'envahissement par les Français » (2). D'ailleurs, les Anglais se préparaient pour l'occasion où il leur serait possible de réaliser par la force leurs visées sur l'Egypte. Ainsi, en 1814, deux officiers anglais, l'un du génie et l'autre d'artillerie, arrivèrent en Egypte, « pour être employés aux services du Pacha ». Bientôt, l'un deux leva tout à son aise le plan des nouvelles fortifications, mais vit toutefois repousser sa demande de visiter les forts (3). Presque en même temps, la lutte que l'Angleterre avait organisée en Europe contre Napoléon touchait à sa fin ; c'était bientôt le Congrès de Vienne et Waterloo. La politique britannique avait trop bien compris la leçon de l'expédition d'Egypte pour laisser échapper l'île de Malte, cette « étape sur la voie d'Egypte » ; ainsi, elle se vengea

(1) *Ibid.*

(2) Arch. aff. étr., corr. cons., Alexandrie; carton 1812-1817, lettre n° 95, le 20 février 1812.

(3) *Ibid.*, bulletin de M. Drovetti, le 2 mars 1814.

en 1815 de ses inquiétudes de 1798, et s'assura contre le retour de pareils événements. Toujours pour dominer la route de l'Inde, elle se fit céder par la Hollande le Cap de Bonne-Espérance, puis, en Egypte comme dans la Mer Rouge, elle continua ses manœuvres pour la domination commerciale, sinon politique, comme nous l'indique le document suivant (1), daté de Paris le 13 juillet 1816:

« ... Le principal but de la mission du nouveau consul général de l'Angleterre en Egypte est de faire prendre la route de Moka au commerce de la partie orientale de l'Afrique baignée par la Mer Rouge, en faveur de la factorerie anglaise.

« D'un autre côté, le consul de Saint-Jean d'Acre m'a mandé le 15 mars dernier, que l'Angleterre avait conclu un traité avec le Pacha d'Egypte, pour assurer la liberté du commerce de l'Inde par Suez; qu'en conséquence, il serait établi une factorerie anglaise dans cette ville; et que le facteur déjà nommé et qui avait conclu le traité en question, venait de passer à St-Jean-d'Acre, pour se rendre par Alep dans l'Inde, d'où il reviendrait bientôt s'établir à Suez ». En effet, Mohamed Ali, sous l'influence de gens de son entourage qui étaient achetés par les Anglais, sous l'influence aussi de ses projets de monopole commercial, et des intrigues anglaises dans son

(1) *Ibid.*, dépêche du ministre des aff. étr. à M. Roussel, consul général en Egypte, Paris le 13 juillet 1816.

pays, se trouva forcé, en dépit de toute sa méfiance, de tendre la main aux Anglais ; M. Roussel, alors consul de France en Egypte, fut alarmé, et se hâta de rapporter ces faits à son gouvernement : « Je m'empresse, dit-il, (1), de transmettre à Votre Excellence le paragraphe d'une lettre de M. Drovetti, écrite de Siout dans la Haute Egypte où cet ex-consul se trouve encore. Vous savez depuis longtemps, m'écrit-il, que M. Boghos (Arménien d'origine et ministre des affaires étrangères de Mohamed Ali) est dévoué entièrement aux Anglais ; il vient récemment de cimenter une grande société de commerce pour l'Inde entre Son Altesse et MM. Briggs et C^ie^ de cette nation ; les fonds en sont de cinq millions de piastres ; il est parvenu à convaincre le Pacha que ses destinées politiques sont entre les mains des Anglais, qu'il n'aura rien à craindre d'eux, tant qu'il a tout à espérer en leur accordant toute espèce de faveurs. Le plan adopté par Son Altesse ne lui permettrait donc pas de goûter les réflexions qu'on voudrait lui faire faire sur la politique astucieuse du gouvernement britannique ».

« Il paraît, ajoute M. Roussel, que les Anglais avaient excité sous main les Mameluks réfugiés dans le Dongola, et que, craignant la réunion de ceux-ci à la population d'Egypte que ses monopoles en tout genre mécontentaient beaucoup, Mohamed Ali s'est jeté entre les mains

---

(1) *Ibid.* Lettre du 23 juillet 1816, datée de Smyrne.

de la Cour de Londres ». Mais il nous semble que le fidèle consul allait trop loin dans ses soupçons — qui pouvaient d'ailleurs à l'origine reposer sur quelque fondement —: nous savons en effet que les Anglais renouvelèrent plus tard leurs efforts pour le but même mentionné dans la dépêche que nous venons de citer; ils ne l'auraient évidemment pas fait, s'ils avaient déjà réussi. Quoiqu'il en soit, nous retrouvons l'activité et les intrigues de l'Angleterre, en Egypte comme ailleurs, pour dominer la route de l'Inde. Dès 1809, elle avait envoyé un de ses agents, M. Salt, en Abyssinie pour former à Buré ou en quelque autre lieu de la côte un comptoir qui eût correspondance avec l'Inde (1). « L'objet du même M. Salt, aujourd'hui (2 septembre 1816) consul général de Sa Majesté Britannique au Caire, paraît être de réaliser ce plan, écrit le consul français; l'établissement d'un comptoir anglais, tenté pour la seconde fois à Suez, serait le premier chaînon des relations qu'on se propose d'établir dans la Mer Rouge, malgré l'opposition formelle de plusieurs directeurs de la Compagnie des Indes; il entre dans les projets des Anglais de faire un établissement solide sur la côte de l'Abyssinie, et, immédiatement après, de rendre la province de Tigré indépendante du Grand Négus, trop influencé par les chefs du Begender et des Gallas de l'intérieur, en rétablissant l'ancien Royaume d'Axum et plaçant sur le trône quelque prince du sang impérial.

(1) Arch. aff. étr. *Ibid.*, lettre n° 2 du 2 sept. 1816.

Ils suivaient alors à l'égard de l'Ethiopie les mêmes tactiques qu'ils ont constamment suivies dans l'Inde, et qui leur ont si bien réussi, *divide et impéra* » (1). En conséquence, le consul suppliait le Ministre de nommer à Moka un consul, puisque la création de ce poste présentait plusieurs objets d'utilité pour le service du Roi (2). Le gouvernement français accueillit la nouvelle des projets anglais avec attention, et demanda à son représentant en Egypte de lui communiquer tous les renseignements possibles; il considérait « qu'il serait intéressant que la France eût à ce moment à Moka un agent capable et zélé » (3).

Les vues des Anglais sur la Mer Rouge expliquent qu'ils aient pris alors ombrage de voir Mohamed Ali remporter sur les Wahabites des succès de nature à lui donner la prépondérance sur le golfe Persique et sur la Mer Rouge (4). Ils redoublèrent en conséquence leurs efforts; en fin de compte « c'est à Dahab à l'entrée du golfe de Massouah que les Anglais fondèrent leur établissement en Abyssinie; ils avaient d'abord songé à Suaquen, mais le peu de commerce de cette partie de la Mer Rouge les en éloigna; celui du golfe de Massouah est bien plus important » (5).

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.* Lettre du ministre au consul à Alexandrie; Paris, le 9 déc. 1816.

(4) *Ibid.* Lettre au ministre; Alex., le 1er déc. 1816.

(5) *Ibid.* Lettre n° 10, Alex., le 10 janv. 1817.

Aussi bien la dernière tentative des Anglais auprès de Mohamed Ali pour ouvrir Suez au commerce des Indes semblait avoir réussi; nous sommes informés en effet au début de 1817 (1) de l'arrivée prochaine de quinze bâtiments de l'Inde; nous apprenons aussi que, « Son Altesse se propose d'aller les voir à Suez, où il est question d'établir des magasins pour la Compagnie; des négociants sont déjà venus en Egypte pour y faire des achats de ce genre » (2).

L'activité des Anglais en Egypte et dans la Mer Rouge causa donc des inquiétudes au gouvernement français, surtout à l'égard de l'activité commerciale de ses sujets. En conséquence, M. Félix Beaujour, inspecteur général du commerce, adressa en 1817 des questions aux négociants français à Alexandrie sur l'état du commerce et la navigation des Français en Egypte depuis la Révolution. Voici ce qu'il reçut en réponse: (3)

« Depuis la Révolution de France et l'occupation de Malte par les Anglais, le commerce et la navigation des Européens au Levant ont pris une autre direction, ou ont changé de mains, et les Français n'y jouent présentement qu'un rôle secondaire ». Etat déplorable que

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Arch. aff. étr. *Ibid.* Mémoire de M. Thédenat-Duvert, vice-consul à Alex., le 27 sept. 1817, intitulé: « Quelques observations sur le commerce et la navigation des Français en Egypte, en réponse aux questions de M. Félix Beaujour, inspecteur général, à MM. les négociants français ».

l'on peut faire remonter au temps où l'armée de Bonaparte évacua l'Egypte. Car, au moment même où était remportée la victoire d'Héliopolis sur l'armée turque, les établissements des négociants français au Caire étaient saccagés, et leur commerce passait aux mains des Grecs (1) — les satellites des Anglais. Aussi bien, un mémoire rédigé en l'an XIII contenait les affirmations que voici (2): « Il n'existe actuellement, et depuis le retour de l'armée française, aucun établissement en Egypte, quoiqu'il y ait des agents du gouvernement au Caire, à Alexandrie et à Rosette ». Depuis, l'Angleterre avait employé son zèle à empêcher le retour de l'activité ancienne du commerce français en Egypte. Rien d'étonnant dès lors si en 1817 ce commerce n'avait qu'un « rôle secondaire » dans ce pays, ainsi d'ailleurs qu'au Levant tout entier. Mais Mohamed Ali qui cherchait l'enrichissement commercial de son domaine par tous les moyens, n'ignorait pas quelle importance présentait le développement de ses relations avec la France. Et, à ce propos, son agent commercial à Marseille — un certain M. Basile Parsali — adressa au ministre des affaires étrangères un mémoire daté du 7 janvier 1818 (3).

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 153.

(2) Mémoire sur les causes du défaut d'établissements français dans quelques-unes des Echelles, le 17 vendémiaire an VIII, cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 153.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons., Alexandrie, Carton 1818-1820; mémoire daté de Marseille le 7 janv. 1818, de M. Basile Parsali, agent commercial de S. A. Mohamed Ali, au ministre des affaires étrangères.

Il y étudiait les moyens d'augmenter les relations commerciales de la France avec l'Égypte. Il commençait son étude en parlant de l'émulation commerciale entre les nations d'Europe, soulignant l'intérêt qu'avait la France à réparer ses malheurs, et par conséquent, la nécessité pour elle d'ouvrir « des rapports nouveaux qui remplaceraient, s'il était possible, ceux que la force des événements lui avait perdre ».

En outre, « l'Egypte, disait-il, dont on voulut si imprudemment faire une colonie française par la force des armes, l'Egypte offre un vaste débouché aux produits français. La nature la fait la pointe de réunion de l'Asie et de l'Afrique, et Suez lui ouvre la route des Indes ». Il concluait en démontrant le déclin du commerce français en Egypte par le fait qu'autrefois Marseille expédiait plus de 100 bâtiments en Egypte, tandis qu'elle n'en expédiait à ce moment-là qu'à peine une trentaine.

Toutefois, le recul que la France avait subi en Egypte sur le terrain commercial, elle l'avait, après l'expédition de Bonaparte, compensé par des avantages, d'un autre ordre, sans doute, mais non moins précieux et durables. On allait le voir de façon péremptoire.

Voulant faire « rentrer son pays par la grande porte dans l'universelle famille des peuples » (1), Mohamed

---

(1) Nicolas Nitovitch. *L'Europe et l'Egypte*, Paris, 1898, p. 17.

Ali reconnut la nécessité d'acclimater en Égypte la civilisation européenne. Il appela donc à lui des savants, des ingénieurs, des astronomes, des chimistes, des constructeurs, des architectes, des officiers. Mais à qui demanda-t-il ces collaborateurs civils et militaires? A la France, exclusivement. « Son armée fut reconstituée, instruite et équipée par les soins du Colonel Sèves (Séliman Pacha) qui resta son meilleur conseiller et contribua plus d'une fois à ses victoires... C'est encore un Français, l'ingénieur Besson, emprunté au port de Rochefort, qui reçut la mission de mettre à flot deux escadres, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la Mer Rouge. L'activité des constructions navales fut telle que, peu d'années après le désastre de Navarin, la flotte égyptienne comptait trente navires de guerre » (1). Dans tous les départements de l'administration de Mohamed Ali et dans toutes les grandes œuvres qu'il entreprit, on trouva ainsi le nom d'un Français. Est-il nécessaire d'insister sur l'influence que ces faits devaient avoir sur les relations entre l'Égypte et la France? Personnellement, Mohamed Ali était ébloui par l'épopée de Napoléon et il aimait à évoquer la coïncidence de sa naissance avec celle du grand capitaine français (2). En 1818, lorsque M. Roussel, consul général de France en Égypte, lui offrit un présent de la part de son gouvernement.

---

(1) Freycinet. *Question d'Egypte*, p. 17-18.
(2) Jules Cocheris, *op. cit.*, p. 11-14.

Mohamed Ali exprima sa reconnaissance par ces mots significatifs (1) : « J'en fais plus de cas, venant tel quel du gouvernement français que s'il eût valu un million, et m'eût été offert par tout autre ». Nous aurons encore l'occasion de voir que ses sentiments envers la France sont restés toujours les mêmes, et que celle-ci de son côté, ne manqua pas non plus de lui témoigner sa sympathie.

Pendant la période dont nous venons de parler, Mohamed Ali s'occupa surtout de réprimer le désordre et l'indiscipline intérieure pour asseoir son autorité sur une base solide. Ainsi, se débarrassa-t-il en premier lieu des Mameluks par le massacre de la Citadelle en 1811, « enlevant aux Anglais par la même occasion, le peu de partisans qui leur restaient en Egypte » (2).

« Les Albanais se soulèvent, il les achète; il les enverra jusqu'au dernier mourir sous un soleil de feu pour sa cause, qui est celle d'une nation; ils lui conquerront les pays immenses du Soudan, dont ses descendants porteront les frontières jusqu'aux grands lacs, à l'Oubanghi et au Ouadaï. Les finances sont dans un état déplorable. Le fellah plie sous le poids des impôts. Il chasse les auteurs des exactions, expulse les coupables qui ruinent le pays, et confisque leurs biens. Le

---

(1) Arch. aff. étr. corr. cons., Alexandrie, carton 1818-1820, dép. n° 37; Alex., le 8 fév. 1818.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire, carton 1803-1828, dép. du 4 mars 1811.

calme renaît, calme bienfaisant jusqu'alors inconnu au cours des siècles passés, sur les rives du Nil » (1).

Après avoir démoli il commença à bâtir; il essaya par tous les moyens de développer les ressources de son pays. Par ses soins, les produits de la terre abondèrent. « Vers 1818, il résolut d'établir une communication par eau entre le Nil et Alexandrie. Cette communication avait existé jadis sous le nom de Canal Kalidji, qui alimentait encore les citernes d'Alexandrie à l'époque des inondations. C'est ce canal que Lepère avait songé à rétablir; mais ni Mohamed Ali, ni son ingénieur, ne connaissaient le rapport de la mission française » (2). En effet, Mohamed Ali « a très bien compris qu'il lui servirait de peu d'avoir tant de productions, s'il n'avait pas les moyens de les faire transporter dans ce port (Alexandrie) pour les expéditions » (3). Les autres travaux de canalisation qu'il avait entrepris le mirent dans la nécessité d'augmenter la quantité d'eau disponible pendant la période de l'étiage. Le seul moyen d'y parvenir était de retenir les eaux du Nil par un barrage à la pointe du delta en amont des nouveaux canaux; deux ingénieurs français, Linant et Mougel, exécutèrent ce projet vers la fin de son règne.

On conçoit l'intérêt que suscitèrent ces travaux chez

---

(1) Jules Cocheris, *op. cit.*, p. 13.

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 158.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, 1818-1820; dépêche n° 46, le 10 mai 1818.

les contemporains de Mohamed Ali, partisans de la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée, ou encore de celle du Nil à la Mer Rouge, que réalisait l'ancien canal. D'ailleurs, « pourquoi un canal de jonction entre la Méditerranée et la Mer Rouge ne réaliserait-il pas la prospérité commerciale de l'Egypte, de même qu'un réseau de canaux assurait sa prospérité agricole? » (1). Ce n'est toutefois qu'après 1830 que cette idée gagna vraiment de la faveur; on songeait auparavant surtout à l'établissement d'une communication par terre, entre Suez et Alexandrie, et Mohamed Ali n'ignorait pas l'importance et les avantages qui s'attacheraient à l'ouverture d'une communication pareille. En 1818, Boghos (2) — le ministre des affaires étrangères de Mohamed Ali, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler, — « a engagé le vice-roi à manifester son désir à l'Empereur (d'Autriche) de voir rétablir l'ancien commerce de l'Inde que faisaient les Vénitiens par l'Egypte » (3). En réponse, un certain négociant Vénitien, M. Battaglia, fut chargé par le gouvernement autrichien de faire au Pacha l'offre de lui vendre sept vaisseaux de ligne et une frégate; il paierait une partie

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 163.

(2) Il avait un frère à la tête d'une importante maison de commerce à Trieste; il envoya à Vienne en présent deux sphinx et des antiquités; Arch. aff. étr. corr. cons. Alex., 1818-1820, dép. n° 48, le 9 juin 1818.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons., *ibid.*

du prix en numéraire et le reste en nature. Mais le Pacha éluda cette proposition (1).

Le gouvernement français, qu'intéressait tout ce qui concernait l'Egypte et la route de Suez, accueillit la nouvelle de ces démarches de l'Autriche avec inquiétude. Le ministre des affaires étrangères exprima au consul français en Egypte l'importance qu'il attachait à cette nouvelle dans la dépêche suivante: « Les ouvertures qu'on assure avoir été faites par le Pacha à la Cour d'Autriche relativement au commerce de l'Inde qu'exploitaient autrefois les Vénitiens par l'Egypte sont de nature à fixer toute votre attention; il convient donc de ne rien négliger pour vous assurer si ce bruit a quelque fondement, et, dans ce cas, je vous invite à m'informer avec exactitude de tout ce que vous apprendrez des résultats de cette négociation » (2).

Toutefois, il est sûr que ce projet n'a pas été réalisé, car on n'en entend plus parler.

Bien plus persistantes étaient les intrigues anglaises, qui ne cessaient de préoccuper le gouvernement français. Les Anglais savaient en effet toucher les cordes les plus sensibles du cœur de Mohamed Ali, et l'attirer, au moins temporairement, vers leur politique. Les Français ne regardaient pas ce jeu sans inquiétude. « Vous m'avez entretenu dans plusieurs de vos dépêches, écrit

(1) Arch. aff. étr., *ibid.*

(2) *Ibid.*, lettre datée de Paris, le 10 sept. 1818.

le ministre des affaires étrangères au consul de France en Égypte (1), des démarches et des projets des Anglais relativement à une nouvelle exploitation du commerce de l'Inde par la Mer Rouge, ainsi que d'un traité qu'ils avaient conclu à cet effet avec Mohamed Ali. Je dois présumer que le Pacha intéressé à cette association aura cherché à en étendre les spéculations; il paraît que des cafés de Java sont déjà venus par cette voie à Livourne, et il est probable que d'autres importations auront également eu lieu; en conséquence, je désirerais obtenir sur les opérations de la compagnie commerciale formée sous les auspices du Pacha des renseignements détaillés ». De son côté, le consul ne manquait pas de zèle pour découvrir la vérité sur les accords passés entre le Vice-Roi et les Anglais, ainsi que nous l'indique sa dépêche du 6 septembre 1818, dont voici quelques passages (2): « J'avais déjà fait plusieurs tentatives pour avoir une copie du traité conclu entre le Vice-Roi et les Anglais pour le commerce de la Mer Rouge. Mais Son Altesse en avait elle-même l'original et les Anglais étant très réservés de leur part, je n'avais pu parvenir ». Pourtant, il n'était pas découragé par cette réserve des deux parties contractantes; s'il ne put faire copier l'original du traité, il réussit du moins à en connaître avec

(1) Arch. aff. étr. corr. cons., Alexandrie 1818-1820. Lettre du ministre des aff. étr. au consul général Parioli, le 6 juillet 1818.

(2) *Ibid.* Dépêche n° 53 du consul général au ministre des aff. étr., Alexandrie, le 6 sept. 1818.

précision les articles par des sources dignes de confiance, savoir M. Fantalozzi, un négociant « lié aux Anglais » et Boghos, le propre ministre de Mohamed Ali (1). Le traité se composait de trois articles : le premier fixait à 3 p. 100 les droits de douane à percevoir sur les marchandises anglaises qui passaient en Egypte. Le deuxième fixait un droit de 6 p. 100 pour la sûreté de transport des marchandises sous la garantie du Pacha depuis le point de débarquement dans la Mer Rouge, jusqu'à leur arrivée à Alexandrie ou à Damiette. Le troisième article était qualifié de « très secret », selon le désir du Pacha. Mohamed Ali s'engageait, en cas de guerre entre l'Angleterre et la Turquie, à donner un an aux Anglais pour terminer leurs affaires sans inquiéter ni leurs négociants, ni leurs bâtiments qui se trouveraient en Egypte ou qui pourraient y venir dans cet intervalle (2). Tel que, ce traité ne pouvait suffire à contenter les Anglais ; en effet, les avantages qu'il leur assurait étaient médiocres au regard de leur ambition, visant à dominer effectivement la voie de Suez. Aussi, renouvelèrent-ils en 1820 leurs intrigues pour la satisfaire. Mais ils échouèrent de nouveau, grâce à la sagesse de Mohamed Ali.

Vers la fin de cette année (1820), « le Grand Seigneur signifie au Vice-Roi d'Egypte qu'Alexandrie et Da-

(1) Arch. aff. étr., *ibid.*
(2) *Ibid.*

niette sont l'apanage du Capitan Pacha, qu'il doit céder ces deux villes aux officiers qui viendront y gouverner et qu'il lui laisse par faveur le gouvernement du Caire » (1). Pour décider la Porte à révoquer cet arrêté, Mohamed Ali se résigna à envoyer quatre millions de piastres à Constantinople (2), et ce, malgré les Anglais attentifs à saisir toutes les occasions et qui essayèrent de déterminer le Vice-Roi à agir tout autrement. Ils ne réussirent en fait qu'à le mettre en garde contre leurs intrigues, comme nous l'indique le consul français d'Alexandrie en rapportant cet incident à son gouvernement (3): « Le Vice-Roi, écrit le consul, qui craint d'être attaqué au Caire par les Anglais, y a expédié trois mille mousquets et de la poudre en proportion. Cette mesure qui dégarnit les forteresses d'Alexandrie, prouve que Son Altesse ne veut pas désobéir à son souverain, quoique les Anglais lui aient offert de le protéger comme indépendant, à la condition qu'il leur cède Alexandrie et Suez; ils seront ainsi maîtres en Egypte comme ils le sont à Bassora; les Anglais veulent avoir le commerce du monde; ils s'empareront de l'Yemen, pour avoir tout le café qu'on ne pourra pas même faire venir en Egypte par caravanes; elles seront interceptées par les Wahabites qu'on dit d'intelligence avec les

(1) Arch. aff. étr. *ibid.* Lettre n° 46, Alex., le 11 déc. 1820.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*

Anglais ». Certes, Mohamed Ali était trop intelligent pour se laisser leurrer par des avances pareilles. « Il était trop fin politique pour ne pas comprendre que la souveraineté presque nominale du Sultan lui était une garantie du côté de l'Europe. Seul, il restait toujours exposé aux convoitises de quelque grande puissance ; lié à l'Empire Ottoman, il était protégé par la masse de ce dernier. Ainsi sa fidélité au Sultan, qui ne fut pas toujours bien comprise à Constantinople, avait sa source dans un intérêt réfléchi. Il voulait que la chaîne fut légère, mais il ne se refusait pas à la porter. Si, plus tard, il fut tenté de la rompre, c'est sous le coup d'événements qu'il n'avait pas prévus, et dont la soudaineté altéra la sagesse habituelle de ses calculs. Mais, dans la première moitié de son règne, il ne songea pas à un affranchissement dangereux » (1).

***

Par ailleurs, les Anglais poursuivaient toujours leur tactique pour dominer la Mer Rouge, et voyaient avec regret Mohamed Ali remporter sur les Wahabites des succès de nature à lui donner la prépondérance sur cette

(1) Freycinet; *op. cit.*, p. 19.

mer ainsi que dans le golfe Persique (1). Par là, aussi bien, s'explique aisément l'activité par eux déployée auprès de Mohamed Ali pour l'amener à conclure le traité dont il est question plus haut. Mais en même temps, ils essayèrent de trouver une occasion d'opérer un coup de force sur les bords même de l'Arabie ou de l'Yemen. Ainsi, en 1820, à la suite d'un conflit avec l'Imam de Sanaa, capitale de l'Yemen, ils déclaraient le blocus de Moka et des ports de l'Iman (2). « Les Anglais, écrit en janvier 1821, le consul de France, attendent les forces de l'Inde pour renouveler leur attaque contre Moka; le but des Anglais est certainement de s'emparer de l'Yemen. Si les Anglais s'emparent de l'Arabie heureuse, on les verra bientôt en Egypte, et il sera difficile de les en chasser » (3). En mars de la même armée, le consul français annonce à son gouvernement la réddition de Moka aux Anglais, et conclut en ces mots: « Les y voilà maîtres comme ils le sont à Bassora; ils ne tarderont pas de commander à Suez; ils offrent pour cela au Vice-Roi d'Egypte une pension annuelle de six millions de piastres d'or; le Vice-Roi refuse mais pourra-t-il refuser toujours? » (4).

---

(1) Arch. aff. étr. corr. cons.; Alexandrie, craton 1812-1817, lettre du 1er déc. 1816, déjà citée.

(2) *Ibid.;* Alexandrie, carton 1818-1820, lettre du 9 août 1820.

(3) *Ibid.;* Alexandrie, carton 1821-1824, lettre du 13 janv. 1821.

(4) *Ibid.;* Lettre du 16 mars 1821.

Bien que les Anglais en fait n'aient pas gardé Moka, et que Mohamed Ali ne se soit montré en aucune occasion disposé à accepter leurs offres, les soupçons du consul français et de son gouvernement, ainsi que les tentatives britanniques en Egypte et ailleurs dans la Mer Rouge, nous indiquent que la question de la voie de Suez tient une place de plus en plus importante dans la politique de l'Angleterre et de la France à l'égard de ce coin du monde. Absolument indifférente et même nettement hostile à l'utilisation de cette route pendant le XVIII^e^ siècle, l'Angleterre au commencement du XIX^e^ siècle déploie une réelle activité pour arriver à ses fins, tantôt auprès de Mohamed Ali, tantôt auprès de la Porte. Ainsi, en 1823, le gouvernement de Bombay fit proposer à la Turquie d'établir un service de navigation à vapeur entre l'Inde et Suez, proposition que d'ailleurs la Turquie toujours ferme sur son principe de s'opposer à toute navigation européenne dans la Mer Rouge ne manqua pas de refuser (1).

De son côté, la France marquait son zèle dans la poursuite de son ancienne politique dans le Levant, et surtout en Egypte. Boghos, ministre de Mohamed Ali, étant tout dévoué aux Anglais — grâce à leur or, comme on l'a déjà vu, — M. Drovetti demanda à son gouvernement en 1824, d'envoyer un présent à ce personnage

---

(1) J. Ch.-Roux. *L'Isthme de Suez*, t. I, p. 165-166.

dans l'espoir de le gagner aux intérêts français (1). En 1825, la France conçut « une belle entreprise », par le moyen de laquelle elle comptait « combattre l'influence commerciale et la politique anglaise » (2). Ce fut la formation d'une compagnie française « pour l'exploitation du commerce de l'Egypte, de l'intérieur de l'Afrique, de l'Arabie et de l'Inde » (3). Cette société serait constituée au capital de cinquante millions de francs. « Il serait superflu, écrit le ministre des affaires étrangères au consul général de France en Egypte (4), il serait superflu d'énumérer les heureux effets qu'on peut attendre d'une pareille association pour la prospérité de nos relations commerciales avec l'Egypte, où elle paraît devoir diriger principalement ses opérations, et il est facile de prévoir que les moyens pécuniaires dont elle pourra disposer permettront enfin à notre commerce de lutter avec celui des autres nations, et notamment avec celui de l'Angleterre ». Des députés de la compagnie furent aussitôt élus et délégués auprès du Pacha pour obtenir son concours et, « malgré l'opposition des Anglais... le Vice-Roi annonça l'arrivée de ces députés à toute sa

(1) Arch. aff. étr. corr. cons.; Alexandrie, carton 1821-1824, dép. n° 102, Alexandrie, le 23 déc. 1824.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons.; Alexandrie, carton 1826-1827, note datée du 30 juin 1825, jointe à la dépêche n° 42 du ministre des aff. étr. à M. Drovetti, Paris, le 7 juillet 1825.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

Cour » (1). Pourtant, il semble que le Pacha était mécontent d'avoir à négocier avec des représentants d'une compagnie formée en France pour entreprendre des affaires énormes dans son pays sans avoir été, au préalable, prévenu de pareils projets. Aussi, le maréchal de Camp de Livron fut-il chargé de s'entendre avec le Pacha sur cette affaire. « Je lui fis sentir, dit le maréchal dans son compte rendu de l'entretien avec le Pacha, (2) qu'il était dans ses intérêts politiques d'établir de grands rapports commerciaux avec la France, qu'aujourd'hui c'était le seul prétexte plausible que pût mettre en avant une puissance européenne pour intervenir dans les affaires d'un autre pays: témoin l'Angleterre, qui commençait toujours par créer des emprunts et qui ensuite intervenait dans les affaires politiques, sous le prétexte de protéger ses intérêts nationaux; telle avait été leur conduite en Amérique et tout récemment en Grèce. Cette observation le frappa, et, oubliant son mécontentement, il me donna de nouveau la commission d'arrêter définitivement la formation d'une compagnie française, avec laquelle il pût traiter de grandes affaires, et il me recommanda de lui envoyer promptement des députés ».

Deux ans plus tard, les sentiments de Mohamed Ali

---

(1) *Ibid.;* dépêche du maréchal de camp de Livron au ministre des finances, président du conseil, Lazaret de Marseille, le 12 oct. 1825.

(2) *Ibid.*

pour la France subirent une rude épreuve, lorsque, le 20 octobre 1827, pendant la guerre de l'indépendance de la Grèce, la flotte turco-égyptienne fut anéantie à Navarin par les forces combinées de la France, de l'Angleterre et de la Russie. « Je ne comprends pas, disait Ibrahin (fils de Mohamed Ali et commandant en chef de l'armée égyptienne en Morée), je ne comprend pas que les canons français aient tiré sur leurs vaisseaux » (1). A vrai dire, le gouvernement français exprima le plus vif regret à l'égard de cet incident, et sur le champ chargea M. Drovetti, alors en congé en France, de rentrer en Egypte pour rétablir immédiatement les relations d'amitié avec le Pacha (2), exprimer les regrets officiels de son gouvernement et offrit à Mohamed Ail des présents de la part du Roi de France. De son côté, Mohamed Ali montra une largeur d'esprit et une magnanité sans égales (3).

En 1829, les Anglais renouvelèrent auprès de la Turquie la proposition déjà faite par le gouvernement de Bombay en 1823, d'organiser la navigation entre l'Inde et Suez ; de nouveau, la Porte refusa (4). Pourtant, à ce moment, le mouvement en faveur de cette idée était

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 21.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons., Alexandrie, dépêche du ministre des affaires étrangères à M. Drovetti, à Marseille, Paris, le 21 oct. 1827.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, dépêches du consul général au ministre, n^{os} 50, 51, 52 (1827).

(4) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 166.

tellement actif et vigoureux en Angleterre, que le nouvel échec ne pût pas l'arrêter. Il se porta vers l'Egypte. Cette même année, en effet, Waghorn, ancien lieutenant de la garnison de Calcutta, obtint de Lord Ellenborough, un des directeurs de la Compagnie des Indes, l'autorisation de porter, à ses frais, les duplicata des dépêches expédiées par le Cap ; « il traversait la France ou l'Italie, s'embarquait à Marseille, à Trieste, à Gênes, ou à Livourne, et débarquait à Alexandrie. Sans perdre une minute, il gagnait Suez, montait sur le premier bateau qu'il trouvait pour le conduire à Bombay ou à Calcutta. Il est sans exemple que la malle anglaise qui contournait le Cap, ait devancé l'arrivée de cet infatigable voyageur, qui prouvait ainsi que le transit vers l'Extrême-Orient par l'Egypte, Suez et la Mer Rouge, méritait toute l'attention des commerçants. Pourtant Waghorn, ne fut pas secondé par son gouvernement, qui laissa se créer à côté de lui une entreprise concurrente, la Compagnie Péninsulaire et Orientale. Déçu, épuisé, ruiné, Waghorn est mort dans la misère en 1850 » (1).

Le consul de France à Alexandrie parlait de l'activité anglaise dans les termes suivants : « Une compagnie de spéculateurs a formé le projet d'établir une correspondance entre l'Inde et l'Angleterre par la Mer Rouge et l'Egypte » (2). Les voyageurs et les paquets devaient

(1) *Ibid.*, p. 166-167.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1828-1830, dépêche du consul au ministre, Alexandrie, le 4 déc. 1829.

être transportés par bateau de l'Inde jusqu'à Suez ou Coseir, de là par dromadaire et le Nil jusqu'à Aexandrie et de nouveau par bateau jusqu'en Angleterre. On calculait que tout ce voyage se ferait de la sorte en 54 jours (1). En annonçant cette nouvelle à son gouvernement, le consul de France concluait en ces mots: « Il est à remarquer que nous touchons au terme de l'existence de la Compagnie des Indes; les Anglais s'occupent en ce moment de l'Egypte, sous le rapport géographique, politique et commercial. Ils plantent des jalons » (2). Moins d'une semaine plus tard, il exprimait la crainte que le projet des Anglais ne fût déjà en voie d'exécution, puisque une corvette anglaise, disait-il, était arrivée à Alexandrie pour attendre la malle de l'Inde (3).

De ce moment-là, donc, les Anglais montrèrent une activité infatigable pour l'organisation du service postal entre l'Inde et l'Angleterre à travers l'Egypte. Ainsi, en décembre 1831, le gouvernement français est averti que: « Les Anglais, malgré l'infructueuse tentative de l'année dernière, n'ont pas abandonné leur projet d'établir une correspondance avec l'Egypte par la Mer Rouge. On va faire encore un nouvel essai. Une lettre du gouvernement de Bombay annonce le départ, pour le 1er

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*, dép. n° 8, datée d'Alexandrie, le 9 déc. 1829.

janvier prochain, d'un bâtiment à vapeur, qui apportera des dépêches à Suez vers la fin de ce mois, et qui attendra jusqu'à la fin de février d'autres dépêches et des passagers » (1).

En 1835, ce service était déjà si bien organisé, que les Français tentaient d'en établir un semblable entre Marseille et Alexandrie. « J'ai annoncé à Mohamed Ali, écrit le consul français d'Alexandrie au ministre des affaires étrangères, que nous allions avoir nous-mêmes un service réglé de bâtiments à vapeur dans la Méditerranée. La multiplicité et la nature de ses rapports avec la France lui ont fait trouver beaucoup plus de plaisir à apprendre cette nouvelle; mais comme on lui a souvent répété que nous attachions moins d'importance que les Anglais et les Américains à ce genre de navigation, et qu'ils avaient en cette partie plus de moyens d'exécution et plus d'activité que nous, il m'a paru disposé à ne croire ce service, qui serait d'ailleurs fort utile, effectivement établi, que quand on aura vu mouiller à Alexandrie les premiers bâtiments qui en prouveront l'existence » (2). Nous sommes informés que la compagnie anglaise expédiait chaque mois un bateau de l'Inde et un autre de l'Europe pour l'Egypte. La dépêche du

(1) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1830-1831, dépêche du consul au ministre, n° 92, le 17 déc. 1831.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1832-1835, dépêche du consul au ministre, n° 191, de Louqsor, le 10 avril 1835.

consul ajoute (1): « Ce service peut être maintenant regardé comme entièrement et complètement organisé. La Compagnie a acheté l'île de Scotora, pour en faire un lieu de relâche et un dépôt de charbon ».

Les Anglais d'ailleurs cherchaient aussi à atteindre l'Inde par l'Euphrate, et faisaient présenter leurs demandes à Mohamed Ali par le colonel Campbell (consul général d'Angleterre en Egypte), le 21 octobre 1834; les voici (2): On demande que S. A. le Vice-Roi crée une route praticable pour des chariots depuis Antioche jusqu'à l'Euphrate; elle passera par Alep et aboutira à Bir ou à l'endroit qui sera choisi pour le dépôt. Au cas où Son Altesse ne voudrait pas entreprendre elle-même ce projet, elle ordonnerait aux autorités locales de donner toute l'assistance possible à MM. Germain, Schoolbred, ou Martinelli, qui effectueraient ce travail. On demandait aussi d'élargir l'arcade du pont au-dessus d'Antioche. S. A. était sollicitée de donner pour instruction aux autorités de fournir des hommes, des bateaux, des chevaux, des chameaux du pays, et enfin tout ce qui pouvait être nécessaire au transport de deux bateaux à vapeur démontés, à travers la Syrie jusqu'à l'Euphrate. On demanda également qu'il fût permis à MM. Schoolbred et Germain de construire deux bassins avec une muraille sur l'Euphrate pour se garder contre

---

(1) Arch. aff. étr. *Ibid.*
(2) *Ibid.*

les attaques des Arabes, et S. A. était sollicitée de désigner un régiment pour garantir la sécurité de ce poste jusqu'à la fin du travail. On la priait enfin de nommer une personne (une autre étant demandée au gouvernement turc) pour assurer la bonne volonté des tribus à l'égard de l'exécution de ce projet, etc... Dans la note qui était annexée à ces demandes, on informait le Vice-Roi que: « le gouvernement de S. M. Britannique s'était déterminé à expérimenter la navigation de l'Euphrate depuis son embouchure jusqu'à la ville de Bir, afin d'établir une communication entre l'Inde et la Grande-Bretagne par cette route » (1). En même temps, on informait S. A. que d'après une lettre (datée du 8 septembre 1834) de Palmerston au consul anglais en Egypte, le capitaine Chesney (2) de l'artillerie royale était nommé par le gouvernement anglais chef de l'expédition pour la réalisation de ce projet. A la fin de sa note, le colonel Campbell déclarait qu'il était de son devoir de prévenir le Vice-Roi « que le gouvernement britannique attachait la plus grande importance à cette entreprise et qu'il était facile de voir qu'un retard quelconque dans l'exécution des mesures proposées occa-

(1) *Ibid.*

(2) Le Capitaine, après avoir parcouru l'isthme de Suez à cette époque, déclare que les ingénieurs français de la commission de Bonaparte ont dû se tromper sur la différence de niveau des deux mers. Il affirme la possibilité d'un canal direct entre Suez et Péluse. J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 175.

sionnerait le plus grand dommage » (1). — L'Angleterre aurait dû se rappeler les termes de ces demandes en formulant ses objections au percement de l'isthme de Suez par de Lesseps. Nous aurons plus loin l'occasion de traiter cette question en détail.

Toutefois, Mohamed Ali, qui était surtout occupé comme son fils Ibrahim de perfectionner la culture des terres et d'augmenter leur rendement (2), se défiait toujours des projets anglais concernant ses territoires. Aussi, bien loin de prêter son concours à leur réalisation, ne les encourageait-il en rien. Il semble même qu'il allât jusqu'à gêner leur commerce en Syrie, puisqu'ils sollicitaient l'intervention du Sultan auprès de son vassal. Ainsi, le 10 janvier 1836, une corvette anglaise « Le Volage » arriva à Alexandrie portant à Campbell un firman (daté du 24 décembre 1835) adressé à Mohamed Ali, et lui ordonnant (3) « de ne gêner en rien les exportations de soie que font les Anglais dans les ports de Syrie, et de n'imposer à leur commerce dans cette province aucune innovation ni augmentation de droits ». Mohamed Ali reçut le firman avec mauvaise humeur, mais avec respect (4). Aussitôt la France demanda à

(1) Arch. aff. étr., même dépêche, citée plus haut, du 12 avril 1835.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1832-1835, dép. n° 187, Alex. le 3 mars 1835.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1836-1837, dépêche du consul au ministre, Alex., le 28 janv. 1836.

(4) *Ibid.*

Mohamed Ali les mêmes avantages que ceux concédés par ce firman à l'Angleterre (1). Le 20 mai 1835, le Pacha accorda aux Français ce qu'ils avaient demandé (2), et le Sultan ne tarda pas à donner son consentement par un firman en août de la même année (3).

En même temps, le gouvernement français étudiait le projet relatif à l'organisation de la navigation entre la France et l'Egypte. En janvier 1836, il demandait au consul français à Alexandrie de lui transmettre tous les renseignements possibles sur l'importance d'une navigation de paquebots à vapeur, entre la France et le Levant (4). Le consul répondit en mars soulignant en particulier la valeur d'un tel projet pour la consolidation des relations avec l'Egypte, dont le commerce augmentait considérablement (5). En novembre de la même année, le projet avait tellement avancé vers l'exécution que des mesures furent prises pour la réception de charbon destiné aux paquebots qui devaient assurer ce service (6). Quelques mois plus tard, en avril 1837, le

---

(1) *Ibid.*, dépêche du 27 févr. 1836.
(2) *Ibid.*, dép. du 22 mai 1836.
(3) *Ibid.*, dép. du 30 août 1836.
(4) *Ibid.*, dép. du ministre au consul, Paris, le 29 janv. 1836.
(5) *Ibid.*, dép. du consul au ministre, Alex. le 25 mars 1836.
(6) *Ibid.*, dép. du consul, Alex. le 27 nov. 1836.

gouvernement français recommanda à son consul « de donner de la publicité à un avis de l'administration des postes sur la mise en activité des paquebots » (1).

***

Le succès qui couronna les essais de communication régulière avec les Indes par la voie de Suez tourna de plus en plus les regards des Anglais vers la Mer Rouge. Inquiète de toute rivalité, et surtout de celle de la France qui jouissait en Egypte d'une position prépondérante, l'Angleterre cherchait à s'installer sur quelque point de la Mer Rouge d'où elle pourrait dominer la nouvelle voie de communication et exploiter les richesses des pays riverains. C'est ainsi qu'en 1839, elle s'emparait d'Aden, « sous le couvert de sa Compagnie des Indes, par un de ces moyens que peuvent seules justifier d'impérieuses nécessités politiques. Elle plantait sans bruit son pavillon sur ce stérile rocher, poussée par son ambition inquiète et par cette soif de domination absolue dont elle est dévorée... elle aspirait depuis longtemps à ajouter un nouvel élément à sa puissance politique et commerciale. Cet élément, c'était à Aden qu'elle venait le cher-

(1) *Ibid.* Lettre du ministre au consul, le 7 avril 1837 et réponse du consul, le 4 juill. 1837.

cher, à Aden, petite presqu'île désolée, jetée comme par le hasard à une des extrémités de l'Asie, mais dotée d'une rade vaste et sûre, et placée dans une position géographique qui en fait la clef de la Mer Rouge » (1). Elle voulait s'établir fortement sur ce point, en faire le centre de sa base d'opérations, faire rayonner de là son influence sur les riches contrées dont cette mer baigne les rivages (2).

En effet, personne n'ignorait que si les Anglais faisaient l'acquisition d'Aden — et plus tard de l'île de Périm — c'était pour y établir le siège de leur puissance dans la Mer Rouge (3). Ils ne perdirent pas de temps: Une vingtaine d'années plus tard le *Journal de l'Isthme de Suez* devait juger en ces termes leur activité (4) « ils n'ont rien négligé pour rendre cette position (Aden) inexpugnable, et chaque jour, ils ajoutaient de nouvelles fortifications à celles qui, avant la prise de Périm, ont déjà valu à cette place le nom assez juste de Gibraltar de la Mer Rouge. Les Anglais ont été préoccupés, dès

---

(1) Archives Nationales: Ministère de la Marine, carton B. B. 4 1036. Rapport du capitaine de la station de la Réunion et Madagascar à M. le ministre de la marine et des colonies, le 27 mars 1852.

(2) *Ibid.*

(3) Carton B. B. 1026; *Le Moniteur de la Flotte*, organe des intérêts politiques, maritimes et commerciaux de la France et de ses colonies; dimanche 25 avril 1858, p. 8, citation du *Journal de l'Isthme de Suez.*

(4) *Ibid.*

les premiers jours de leur prise de possession d'Aden, d'assurer cette place, précieuse à tant de titres, contre toute attaque, soit du côté des Arabes, soit de la part de tout autre ennemi. Mais... ils n'ont jamais oublié non plus que le principal de leurs efforts dans la Mer Rouge devait être d'étendre leur influence sur toutes les populations qui habitent ses rivages afin d'être, dans un avenir prochain, maîtres de cette admirable voie de communication entre l'Angleterre et les Indes ».

A la lumière de ces faits, il nous devient aisé de juger la sincérité de la politique dite de « désintéressement » poursuivie par l'Angleterre, et de comprendre sa résistance énergique à tout démembrement de la Turquie au profit de l'Egypte, pendant la lutte acharnée qui mit aux prises Mohamed Ali et le Sultan de 1831 à 1840. Avec ses arrière-pensées, et ses visées sur la Mer Rouge et l'Egypte elle-même, il était tout naturel, que l'Angleterre prît ombrage de voir Mohamed Ali s'installer puissamment à l'est de la Méditerranée et les bords de la Mer Rouge. Il n'était pas moins naturel qu'elle travaillât activement à maintenir le statu quo dans l'Empire Ottoman. L'existence de cet empire, faible comme il était, était doublement avantageuse pour l'Angleterre; elle empêchait les autres puissances et surtout la Russie d'étendre leur influence dans la Méditerranée, et ainsi de menacer les intérêts anglais dans le Levant, et plus loin, en Asie où se trouvait (aux Indes en particulier) la source vitale de la puissance anglaise; d'autre part, sous le prétexte de défendre la Turquie contre ses

ennemis, l'Angleterre pouvait obtenir des privilèges énormes pour son commerce, et pour sa politique contre les puissances rivales.

Ayant ainsi brièvement exposé la politique anglaise pendant la période dont nous venons de parler, il est indispensable que nous retracions les événements qui ont suivi, pour mieux saisir les motifs de cette politique et ses conséquences.

***

Pendant la guerre de l'indépendance grecque de 1821 à 1829, Mohamed Ali avait été récompensé par le Sultan de ses efforts et de sa loyauté éprouvée par le titre de Pacha d'Acre. Les sacrifices qu'il avait consentis de ses soldats, de ses navires et de ses trésors au service de la cause de son maître auraient dû assurer la faveur de celui-ci, voire sa reconnaissance profonde. « Mais Mahmoud (le Sultan) était aveuglé par la jalousie; son vassal lui paraissait trop puissant; il rêvait de l'humilier. Il prit prétexte de ce que le Pacha avait mis peu d'empressement à lui porter secours après la prise d'Andrinople; il ne tint compte ni de l'épuisement où il devait se trouver au lendemain de l'expédition grecque, ni du temps nécessaire à de nouveaux préparatifs. Il le punit en lui retirant la promesse du pachalik d'Acre et en lui offrant, en compensation dérisoire, le gouver-

nement de la Crète. En outre, et le coup était peut-être plus sensible, il affecta de conférer à Ibrahim une dignité supérieure à celle de son père. A d'autres signes, Mohamed Ali discerna que la malveillance du Sultan irait encore plus loin, jusqu'à une déchéance peut-être, qu'amènerait le plus futile incident; il résolut de prendre les devants, et c'est ainsi que la question d'Egypte, fermée depuis vingt-deux ans, allait se rouvrir, au grand dommage de l'Europe » (1). Dès lors, Mohamed Ali cherchait « un prétexte pour prendre de force ce qu'on ne voulait lui accorder de bon gré » (2). Il profita de ses démêlés avec le gouverneur d'Acre, où son bon droit était évident, pour donner l'ordre à son fils Ibrahim d'envahir la Syrie avec une armée de 35.000 hommes. Ibrahim fit une marche triomphale. Toute la Syrie tombait rapidement à ses pieds; Jaffa, Jérusalem, Saint-Jean d'Acre, où avait échoué Bonaparte, sont pris en peu de temps. L'armée victorieuse, avançant résolument, prit Damas et mit les Turcs en complète déroute aux environs de Homs le 9 juillet 1832. Elle prit Alep ensuite (le 26 juillet) et, rejetant les débris de l'armée turque sur le Taurus, elle avança en Asie-Mineure. Le Sultan tremblait de peur et frémissait de rage. Il déclara Mohamed Ali déchu de toutes ses dignités, et donna à Rachid Pacha, gouverneur de la Roumélie, la succession de

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 21-22.
(2) Cocheris, *op. cit.*, p. 14.

Mohamed Ali, avec le titre de grand vizir, en le chargeant de chasser l'armée d'Ibrahim. Mais la lenteur des préparatifs de Rachid permit à son illustre adversaire de choisir une position favorable près de Konieh ; confiants dans la supériorité de leur nombre — le double de l'effectif d'Ibrahim — les Turcs attaquèrent les Egyptiens, le 21 décembre 1832. « Cette fois encore, par ses habiles manœuvres, auxquelles Sèves, le conseiller français et organisateur de l'armée de Mohamed Ali, n'était pas étranger, Ibrahim dispersa l'ennemi, qui abandonna sur le terrain quelques centaines de morts, et beaucoup de prisonniers, parmi lesquels, Rachid Pacha, le présomptueux compétiteur du Vice-Roi. L'armée égyptienne se porta rapidement sur Kutalyieh, et menaça Brousse. Constantinople se trouvait découvert, l'Empire Ottoman allait succomber » (1). Dans son désespoir, le Sultan sollicita l'aide de l'Europe, qui semblait disposée à laisser les deux antagonistes vider leur différend, sans s'immiscer dans leurs affaires, lorsqu'on apprit que la Russie acceptait d'intervenir. « Dès lors, dit M. Cocheris (2), la situation change complètement d'aspect. L'intervention russe est un facteur nouveau, qui déplace le problème. Il ne saurait plus s'agir d'une querelle intestine, en pays musulman, de la révolte d'un sujet ottoman contre son souverain ;

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 23.
(2) Cocheris, *op. cit.*, p. 15.

la question, de locale qu'elle était, devient européenne: la question d'Egypte s'efface devant la question d'Orient ». L'attitude des grandes puissances envers cette question a été définie par Guizot, en ces termes (1): « L'Angleterre et l'Autriche avaient une idée simple et fixe; elles ne s'inquiétaient que de maintenir l'Empire Ottoman et de le défendre contre ses ennemis. La Russie n'avait qu'une idée, moins simple, mais également exclusive et constante: elle voulait maintenir l'Empire Ottoman sans l'affermir, et le dominer en le protégeant. La Prusse presque étrangère à la question, inclinait habituellement vers l'Autriche et l'Angleterre, en ménageant la Russie. La politique de la France était compliquée et alternative; elle voulait servir à la fois le Sultan et le Pacha, maintenir l'Empire Ottoman et grandir l'Egypte ». Bien que toutes les puissances fussent ainsi d'accord pour préserver l'Empire Ottoman de la ruine, la Russie fut la première à intervenir activement. Le 5 avril 1833, la flotte russe débarquait à Constantinople 15.000 hommes pour protéger la ville contre les menaces d'Ibrahim. Mais les négociations qui s'engagèrent entre le Sultan et son vassal aboutirent à un accord à la suite duquel la Porte émit le 5 mai un firman concédant à Mohamed Ali la Syrie avec le district d'Adana; Ibrahim reconduisit son ar-

(1) Guizot. *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, t. IV, cité par Freycinet, p. 23-24.

mée vers le Sud, dix jours plus tard. Mais la Russie profita de la situation pour conclure avec la Porte, le 8 juillet, le fameux traité d'Unkiar-Skelessi, véritable brevet de protectorat russe sur la Turquie, puisqu'un article additionnel et secret faisait du Sultan le « Sublime Portier de la Russie » ; ce traité grâce à l'intervention anglo-française et à la médiation de Metternich, resta toujours lettre-morte (1). Toutefois, il restait de la crise qui avait menacé la paix européenne, dit M. Guizot (2), « l'hostilité permanente entre la Porte et Mohamed Ali, la situation difficile dans laquelle s'était engagée entre eux la France, les nuages que sa faveur déclarée pour le Pacha jetait déjà entre elle et l'Angleterre, et le redoublement de malveillance que cette lutte avait suscité dans l'âme de l'Empereur Nicolas contre le Roi Louis-Philippe et son gouvernement ». De ce commencement de mésintelligence entre la France et l'Angleterre, devait naître la crise beaucoup plus grave qui éclata six ans plus tard, et qui les opposa violemment l'une à l'autre. Le conflit avait surtout ses causes dans les craintes que l'Angleterre n'avait cessé d'éprouver au sujet de l'Egypte et des grandes routes de l'Orient. Elle ne s'était pas accommodée de la faveur dont la France jouissait auprès de Mohamed Ali, faveur toute morale, sans

(1) Cocheris, *op. cit.*, p. 15.
(2) Guizot, *op. cit.*, cité par Freycinet, *op. cit.*, p. 31.

doute, mais que l'Angleterre voyait d'un œil plus que soupçonneux (1).

De son côté, le Sultan ne se consolait pas de ce qu'il accordait à Mohamed Ali. Comptant sur l'appui de la Russie et sur les démonstrations d'amitié de l'Angleterre, il attendait le moment où il pourrait revenir sur ses engagements envers son vassal. Il envoya des émissaires en Syrie pour en exciter la population contre le gouvernement égyptien. Quand il jugea le moment favorable, il donna l'ordre à son armée rassemblée en Mésopotamie de passer l'Euphrate et de marcher sur la Syrie (21 avril 1839). « Le Sultan a dit qu'il mourrait plutôt que de ne pas détruire son sujet rebelle », écrivit alors à son gouvernement Lord Ponsonby, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople (2). La nouvelle de l'agression du Sultan causa une émotion très vive dans les chancelleries de l'Europe. Les torts de la Porte étaient évidents, même aux yeux les plus prévenus; on craignait surtout l'intervention de la Russie; aussi cherchait-on à enfermer le rôle de la Russie dans les limites d'une entente commune. L'accord entre Paris et Londres paraissait parfait. Lord Palmerston se plaisait à répéter que « tout était impossible sans cet accord; tout facile, possible au moins avec lui » (3). Mais les agents ne tenaient pas toujours le même lan-

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 31.
(2) *Ibid.*, p. 33.
(3) *Ibid.*, p. 35.

gage, et surtout n'y conformaient pas strictement leur conduite. Le mois de juin en vit un exemple bien significatif. L'Amiral Roussin, ambassadeur de France à Constantinople, d'ordre de son gouvernement, adressait à la Porte les plus vives représentations pour qu'elle refrénât son ardeur belliqueuse; lord Ponsonby s'abstint d'y joindre les siennes. L'effet à Constantinople fut déplorable; le Sultan y vit un secret encouragement à son coup de tête. M. de Bourquency, ambassadeur de France à Londres, en entretint lord Palmerston, le 8 juillet. Celui-ci se récria et protesta que ses instructions à l'ambassadeur avaient toujours porté: « Empêchez la guerre d'éclater »; « maintenant, ajouta lord Palmerston, je ne saurais vous dissimuler que l'opinion personnelle de Lord Ponsonby, opinion que je ne partage pas, a toujours été opposée au maintien du statu quo de Kutaieh; il préférait même les partis extrêmes comme susceptibles au moins d'un dénouement favorable ». M. de Bourquency lui ayant exprimé la crainte que cette opinion de l'ambassadeur, transparente même à travers les dépêches, n'eût ôté quelque chose à l'efficacité de son action pacificatrice. Palmerston ne cacha pas qu'il le craignait comme lui (1).

La divergence apparente d'opinion entre le gouvernement britannique et son ambassadeur à Constantinople au cours de cette crise politique, qui menaçait la

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 35-36.

paix de l'Europe nous étonne, et même nous oblige à douter de la sincérité des intentions énoncées par lord Palmerston. Car, s'il cherchait vraiment à maintenir le statu quo existant dans l'Egypte et dans l'Empire Ottoman depuis la dernière guerre entre Mohamed Ali et le Sultan, il lui aurait fallu remplacer son ambassadeur auprès de la Porte, — ambassadeur ouvertement opposé à cette ligne de politique, — par un agent qui partageât l'opinion de son chef, ou qui du moins, ne la contrariât pas. Or, le gouvernement anglais laissait en fait son représentant faire ce qui lui plaisait. Donc, il n'est guère douteux que le chef de ce gouvernement ne fût secrètement d'accord avec son ambassadeur. Au surplus, les événements ci-dessus rapportés et ceux que nous allons exposer nous révèlent les véritables intentions des hommes d'Etat de l'Angleterre — chefs et agents!

A vraî dire, lord Palmerston avait habilement donné le change sur ses intentions dans les déclarations qu'il avait faites à M. de Bourquency au cours de leur premier entretien (le 25 mai 1839) après l'éclat de la crise. Il lui avait dit (1): « Je prends pour point de départ que le but de notre politique commune est la conservation de l'Empire Ottoman, comme la moins mauvaise garantie du maintien de l'équilibre européen; il y a chez nous, comme en France, une certaine opinion

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 33-34.

favorable au développement de la puissance égyptienne. Cette opinion le cabinet anglais ne la partage pas, mais c'est une des difficultées nombreuses qu'il rencontre sur sa route dans les affaires d'Orient... Le fait d'agression a son importance morale, car il y a un principe de justice, dont nous ne pouvons méconnaître la puissance, dans une première disposition à faire retomber les conséquences de la guerre sur l'agresseur; mais nous devons en même temps nous rappeler que nous ne nous sommes jamais portés garants des arrangements de Kutaieh, que nous n'avons jamais, par un acte quelconque, oblitéré la qualité de vassal dans le vainqueur et de souverain dans le vaincu ». Dans son assertion que les Anglais ne s'étaient jamais portés garants des arrangements de Kutaieh, et qu'il ne partageait pas l'opinion favorable au « développement de la puissance égyptienne », lord Palmerston nous donne la clef de toute sa politique pendant cette crise. Les arrangements de Kutaieh ont contribué « au développement de la puissance égyptienne », auquel le lord était opposé; par conséquent, on ne doit pas s'étonner de le voir couvrir par son silence — sinon même approuver en dépit de ses déclarations contraires — l'attitude de son ambassadeur à Constantinople, s'abstenant d'agir de concert avec son collègue français pour « empêcher la guerre d'éclater » (2). Il nous semble qu'en fait ils étaient d'accord sur toute la ligne.

---

(1) Voir plus haut l'entretien de M. de Bourquency avec Palmerston, le 8 juillet 1839.

Les déclarations officielles de Palmerston à l'ambassadeur de France auraient dû légitimer, aux yeux des Anglais mêmes, l'action entreprise par les autres puissances pour maintenir le statu quo de Kutaieh, partant l'attitude de la France, attitude logiquement irréprochable; voici cependant ce que les Anglais en disent (1): « La France a trouvé dans les malheurs de l'Empire Ottoman une occasion de rétablir l'influence française dans le Levant, d'obtenir pour Mohamed Ali la possession héréditaire de la Syrie ainsi que de l'Egypte, et d'assurer ainsi la prédominance française dans l'est de la Méditerranée. Le plan français était ingénieux; mais la France a compté sans l'Angleterre ». Certes, il serait oiseux de nier que la France voyait avec complaisance « le développement de la puissance égyptienne », et qu'elle y avait un intérêt considérable, mais n'était-elle pas encouragée dans son attitude par les déclarations mêmes de lord Palmerston, au commencement de l'affaire?

Si nous avons cru devoir examiner l'attitude que les deux grandes rivales ont prise dès que la guerre eut de nouveau éclaté entre le Sultan et Mohamed Ali, c'est qu'on y trouve les germes de la grave crise qui allait singulièrement menacer la cordialité de leurs relations.

Nous avons déjà vu que les sentiments réels de l'An-

(1) *France and the Levant, op. cit.*, p. 16.

gleterre ne correspondaient pas à ses déclarations. En conséquence, la divergence d'opinion entre elle et la France s'accentuait de jour en jour; lord Palmerston déclara à M. de Bourquency, que la France et l'Angleterre devaient agir ensemble, et devraient envoyer en commun une expédition afin de mettre les deux combattants (le Sultan et Mohamed Ali) à la raison (1). Il semblait dire par là qu'il fallait assurer le maintien du statu quo de Kutaieh, mais « telle n'était pas évidemment sa pensée profonde; pour lui, si l'Egypte devait demeurer à Mohamed Ali et à ses hoirs, il fallait que la Syrie restât la possession du Sultan » (2).

⁂

Pendant que les négociations s'engageaient entre les diverses cours de l'Europe pour arrêter les hostilités entre le Sultan et Mohamed Ali, la guerre prévint les démarches diplomatiques. L'armée turque, qui se concentrait à Nezib en vue d'attaquer les forces égyptiennes, était attaquée elle-même par Ibrahim le 24 juin 1839; la bataille fut décisive; les Turcs perdirent 15.000 prisonniers et presque toute leur artillerie. Bien que

---

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*

les forces de ses ennemis fussent ainsi anéanties, Ibrahim fut contraint d'atteindre sur place de nouvelles instructions de son père, dont le dernier message, lui ordonnant de suspendre ses mouvements, ne put lui parvenir qu'après la bataille. Quant au malheureux Sultan, il mourut le 30 juin 1839, succombant sous le poids de son infortune. Au même moment, le commandant de la flotte ottomane conduisait ses navires à Alexandrie, et les mettait respectueusement à la disposition de Mohamed Ali, en haine du Grand Vizir Khosrew (1).

Le nouveau Sultan, le jeune Abdul-Medjid, recevait le conseil de tenter un accommodement avec Mohamed Ali. Il autorisa son Grand Vizir à écrire à ce dernier que la Porte lui accordait la succession héréditaire de ses fils au gouvernement de l'Egypte. La Porte était prête à des concessions plus larges encore (2), et « de son côté, Mohamed Ali, comprenant qu'il irritait l'Europe par trop d'exigence, avait la sagesse d'accueillir ces ouvertures, sauf à améliorer autant qu'il le pourrait les conditions proposées » (3). Ces négociations directes entre suzerain et vassal impressionnaient les puissances très diversement. La Russie y vit d'abord un moyen d'échapper à ses obligations

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 38.
(2) Cocheris, *op. cit.*, p. 16; Freycinet, *op. cit.*, p. 39.
(3) Freycinet, *op. cit.*, p. 39.

envers la Turquie — obligations définies par le traité d'Unkiar-Skelessi — sans pour autant perdre sa situation de protectrice de l'Empire Ottoman. Au contraire, les cabinets de Londres et de Paris, ainsi que ceux de Vienne et de Berlin, attachaient une grande importance à ce que les négociations se poursuivissent sous les yeux de l'Europe (1). « Les quatre cours s'assignaient un double but : d'une part retenir la Porte sur la pente où l'entraînaient ses frayeurs et au bout de laquelle pouvait se trouver la dislocation de l'Empire Ottoman, d'autre part, enlever à la Russie son rôle privilégié en la renfermant dans le concert européen. De son côté, l'Empereur Nicolas, discernant à merveille que la ruine de son protégé le condamnait lui-même à des sacrifices excessifs, préférait se rapprocher des puissances » (2). En conséquence, le 29 juillet 1839, une note collective était remise à la Porte, « affirmant avec présomption toute diplomatique, que l'accord règne entre les Puissances, et engageant la Turquie a ne rien faire sans leur concours. Cette note était, en substance, conforme à la politique de l'Autriche et de la Grande-Bretagne. L'adhésion de la Russie s'expliquait par son désir de détacher la France de cette dernière... En réalité, les chancelleries ne visant qu'à l'amoindrissement de Mohamed Ali, et la France s'en

---

(1) *Ibid.*, p. 40.
(2) *Ibid.*, p. 41-42.

faisant en quelque sorte le champion, c'était contre elle qu'était dirigée la note collective » (1). Sur cette démarche des puissances, voici ce qu'écrivait le jour même lord Ponsonby : « elle a donné au Grand Vizir la force et le courage de résister au Pacha et de défendre les droits et les intérêts du Sultan... *Elle couvre la voie à tout ce que le gouvernement de Sa Majesté pourra juger bon et utile de faire* » (2). En effet, l'Angleterre ne tarda pas à profiter de la situation pour résoudre la question selon ses désirs ; le désaccord éclata entre elle et la France au moment du règlement définitif. Jalouse de l'influence française en Egypte, la Grande-Bretagne refusa de sanctionner toute compensation territoriale en faveur de Mohamed Ali. « La France réclame pour lui l'hérédité de ses conquêtes ; l'Angleterre n'acquiesce qu'à celle de l'Egypte ; la route des Indes ouverte à un pareil conquérant serait pour elle un danger permanent » (3). C'est ici, en particulier, nous semble-t-il, que se trouve l'explication de la résistance déterminée de l'Angleterre à tout agrandissement et « développement de la puissance d'Egypte ». C'est ainsi qu'on peut comprendre que, malgré la débâcle de la Turquie après Nizieb, lord Palmerston soit resté toujours ferme dans sa politique (4). Il était

---

(1) Cocheris, *op. cit.*, p. 16.
(2) Freycinet, *op. cit.*, p. 42.
(3) Cocheris, *op. cit.*, p. 16.
(4) *France and the Levant*, *op. cit.*, p. 16.

fort catégorique dans son opposition, et il ne la dissimula pas, disant à M. de Bourquency qu'on ne pouvait obtenir la sécurité de l'Empire Ottoman qu'en séparant le Sultan et son vassal par le désert (1) : « que Mohamed Ali, disait-il, reste maître de son Égypte; qu'il y obtienne l'hérédité, qui a fait le but constant de ses efforts; mais qu'il n'y ait plus de voisinage et par conséquent plus de collision possible entre ces deux puissances rivales » (2).

Le gouvernement anglais semblait tellement déterminé que l'ambassadeur français (alors général Sébastiani) mandait à son gouvernement le 5 septembre 1839 qu'il ne pouvait pas lui dissimuler « la disposition du cabinet anglais à l'emploi des moyens coercitifs contre Mohamed Ali, soit pour obtenir la restitution de la flotte ottomane, soit pour lui faire accepter exclusivement l'hérédité de l'Égypte comme base de l'arrangement à intervenir avec la Porte. Cette disposition, dit-il, peut bien, de temps à autre, céder sur certains points, aux représentations de la France, mais elle reparaît toujours » (3). D'ailleurs, lord Palmerston déclara qu'il craignait aussi que, si la Syrie était accordée à Mohamed Ali, la Russie ne tardât pas à s'approprier les provinces balkaniques de la Turquie;

---

(1) *France and the Levant, ibid.;* cf. Freycinet, *op. cit.*, p. 43.
(2) *Ibid.*
(3) Freycinet, *op. cit.*, p. 44.

dans ce cas-là, l'Empire Ottoman serait dominé par la France et la Russie (1). Pourtant le général Sébastiani réussit à obtenir la sanction de lord Palmerston à l'investiture héréditaire de l'Égypte en faveur de Mohamed Ali, et la possession également héréditaire du pachalik d'Acre (2). Mais l'opinion publique en France était tellement intransigeante en faveur du Pacha, qu'elle empêcha le gouvernement français d'accepter les concessions du cabinet britannique (3). Devant ce refus, lord Palmerston retira aussitôt au nom de son gouvernement ce qu'il avait déjà offert (4).

Guizot fut envoyé en Angleterre au commencement de 1840 dans l'espoir de trouver de nouveaux arguments pour gagner Palmerston au point de vue français. « Dès sa première entrevue avec Palmerston, Guizot est complètement édifié. Le grand homme d'État anglais fait jouer tous les ressorts de sa diplomatie. Derrière son assurance, perce sa force: il faut saisir les dispositions de la Russie, dit-il, pour ramener la question ottomane dans le droit public européen, et détruire ce protectorat exclusif qui vous inspire de si justes défiances. Nous vous disons tout, n'est-ce pas? Est-ce que la France ne serait pas bien

---

(1) *France and the Levant, op. cit.*, p. 16.

(2) Dépêche du 3 octobre 1839, citée par Freycinet, *op. cit.*, p. 44.

(3) Freycinet, *op. cit.*, p. 45.

(4) *Ibid.*, p. 45-46.

aise de voir se fonder en Egypte et en Syrie une puissance nouvelle et indépendante, qui fût presque sa création et nécessairement son alliée? Vous avez la régence d'Alger. Toute la côte d'Afrique et une partie de la côte d'Asie sur la Méditerranée, depuis le Maroc jusqu'à Alexandrette, seraient ainsi en votre pouvoir et sous votre influence... Cela ne peut nous convenir » (1). Mais est-ce que la France, dans sa politique à l'égard de Mohamed Ali, obéit réellement à des intérêts tout personnels? Nous laissons la réponse à M. Guizot: « La politique de la France, dans cette question, a pris sa source dans notre brillante expédition de 1798 en Egypte, dans le renom de nos généraux, de nos soldats, de nos savants, dans les souvenirs et les impressions qui sont restés de leurs exploits et de leurs travaux, dans des élans d'imagination, non dans des calculs de sécurité et d'équilibre; un vif intérêt s'est attaché au théâtre de cette gloire nationale et singulière; l'Egypte conquise par une armée française, décrite par un institut français, est devenue l'une des fantaisies populaires de la France; nous avons eu à cœur ses destinées, et le nouveau maître, glorieux et singulier aussi, qui la gouvernait alors avec éclat en se tournant vers nous, a été pour nous un allié naturel, que nous avons soutenu par penchant et entraînement, bien plus que par réflexion et intérêt » (2). Nous n'avons pas besoin de commen-

(1) Cocheris, *op. cit.*, p. 17; cf. *France and the Levant, op. cit.*, p. 17.

(2) Guizot, *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps;* t. IV, cité par Freycinet, *op. cit.*, p. 24.

ter ces mots; ils sont d'un diplomate dont le rôle au cours de cette crise fut tout à fait supérieur.

***

Le gouvernement français resta ferme dans sa résistance à toute solution qui aurait réduit les territoires de Mohamed Ali; même quand M. Guizot avec le concours du représentant de l'Autriche à Londres réussit à obtenir de Palmerston qu'il acceptât l'attribution à Mohamed Ali de la Syrie jusqu'aux frontières des Pachaliks de Tripoli et de Damas (1). M. Thiers répondit qu'il trouvait le partage de la Syrie inacceptable pour le Pacha (2), — bien que l'Angleterre fût évidemment allée à l'extrême limite des concessions qu'elle pût consentir à Mohamed Ali. Cette attitude du gouvernement français était fondée sur les illusions qu'il se faisait touchant la force effective du Pacha ou les résolutions des puissances. « Il croyait que celles-ci reculeraient au dernier moment. Mais, s'il pouvait se produire quelque hésitation chez l'Autriche et chez la Prusse, il n'y en aurait certainement pas chez l'Angleterre, toujours prête à montrer sa

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 48.

(2) Dépêches de M. Thiers à M. Guizot, le 11 mai et le 19 juin 1840; citées par Freycinet, *op. cit.*, p. 48-50.

flotte, et chez la Russie, désireuse d'affirmer sa constante protection sur la Turquie » (1).

Peu de temps après, le désaccord entre la France et les autres puissances s'aggravait. La révocation de Khosrew Pacha, le Grand Vizir et l'ennemi déterminé de Mohamed Ali, réjouit ce dernier et provoqua chez lui des dispositions conciliantes à l'égard du Sultan. Des négociations directes s'engagèrent entre les deux parties. Pourtant, cette démarche était considérée à Londres comme inspirée par la France, et tendant à contrarier l'intervention des puissances en les mettant en présence du fait accompli. « Un membre du corps diplomatique, désintéressé dans la question, mais bien renseigné, dit un jour à M. Guizot: on prétend que la France a voulu jouer au plus fin, qu'elle voulait et croyait escamoter l'arrangement en le faisant conclure, d'une manière cachée et abrupte, entre les deux parties » (2). En effet, les cabinets étrangers n'y ont vu, raconte M. Guizot le 11 juillet, ou du moins ils se sont cru en droit de n'y voir, qu'un acte depuis longtemps concerté entre le Pacha et la France qui, à Constantinople comme à Alexandrie, avait travaillé à le préparer... Ils ont considéré la démarche de Mohamed Ali et son succès comme la ruine de la note du 27 juillet 1839 et de l'action commune des cinq puis-

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 49.
(2) *Ibid.*, p. 52.

sances ; comme le triomphe complet et personnel de la France à Alexandrie et à Constantinople (1). Le résultat de ces considérations chez l'Angleterre fut tel, que Palmerston ne perdit pas de temps pour intervenir avant qu'il fût trop tard. « Il a une telle hâte d'aboutir que, Frédéric Guillaume III étant mort, il n'attend même pas, conformément à l'usage, que le ministre prussien ait reçu les lettres de créance de son nouveau souverain pour l'engager valablement. L'entente contre la France et Mohamed Ali est décidée, et le 15 juillet 1840, le fameux traité de la quadruple alliance est signé... Notre représentant n'en eut connaissance que le surlendemain, 17 juillet, sous la forme d'un mémorandum, abrégé, et à dessein incomplet. L'offense était grave, et le coup rude pour la France » (2). Un acte séparé spécifiait les conditions que le Pacha d'Egypte devrait accepter. Dans un délai de dix jours, on exigeait de lui l'évacuation de toutes les parties de l'Empire Ottoman occupées par son armée, ainsi que la restitution à la Turquie de ses flottes, équipage et armement ; en échange, il recevait la possession héréditaire d'Egypte et l'administration viagère du pachalik d'Acre. Faute d'acceptation dans le temps fixé, Mohamed Ali recevrait l'Egypte seulement, et à condition qu'il acceptât ces propositions dans un nouveau délai de dix jours.

---

(1) *Ibid.*

(2) Cocheris, *op. cit.*, p. 18.

Si Mohamed Ali refusait de nouveau, le Sultan, après avoir pris l'avis des alliés, ferait ce qu'il jugerait convenable. Les puissances s'engagèrent à employer des mesures coercitives, sur l'initiative du Sultan, et à soutenir ceux de ses sujets qui se soulèveraient contre le Pacha d'Egypte (1). En somme ce traité constituait un échec pour la France, une coalition contre elle et Mohamed Ali, une satisfaction d'amour propre pour la Russie, qui prouvait ainsi l'hostilité de ses sentiments à l'égard de la Monarchie de Juillet, un triomphe pour Palmerston et la Grande-Bretagne (2). Il y a un point fort intéressant à noter. « L'acte que le Sultan va signer conformément à la convention de Londres est dans la forme un acte unilatéral, un firman. C'est en droit, un acte international. Il ne peut pas être arbitrairement modifié par le Sultan, un accord préalable des puissances alliées est nécessaire. Né de l'entente des puissances, il participe de la nature contractuelle des conventions et engage, au même titre, tous les consignataires. Je ne saurais trop insister sur ce point capital: la convention de Londres est la Charte originelle de l'Egypte, dont le firman impérial sera la charte constitutive » (3).

Quand le Sultan remit une sommation à Mohamed

---

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*, p. 21.
(3) *Ibid.*

Ali, le 16 août 1840, en exécution de la convention, celui-ci la reçut fort mal. « Je ne rendrai qu'au sabre ce que j'ai acquis par le sabre », déclara-t-il aux consuls des quatre cours qui lui avaient demandé audience (1). Mais déjà, l'Angleterre commençait à susciter des troubles dans le Liban et la Syrie. « Dès le 13 juillet, il (Palmerston) avait envoyé des instructions à l'amiral Stopford, qui prend des dispositions, le 14 août, sur la côte du Liban. En septembre, le blocus est notifié; Beyrouth est bombardé; les troupes débarquent et l'armée égyptienne se retire » (2). Au même moment le mouvement de l'opinion publique en France en faveur de Mohamed Ali était tel, que le gouvernement ordonna des préparatifs navals et militaires. On marchait à la guerre. Cependant les arguments diplomatiques n'avaient pas perdu toute valeur. Quand le 14 septembre le Sultan déclara Mohamed Ali « déchu des pouvoirs qu'il exerçait en Egypte et qu'il tenait uniquement de l'auguste magnanité de son souverain », — conformément aux conditions de l'article concernant l'expiration du délai stipulé — le gouvernement français protesta immédiatement. Palmerston comprit qu'il était allé trop loin. Il écrivit à son ambassadeur auprès de la Porte, le 15 octobre, pour inviter les représentants des quatre puissances à Constantinople à

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 68.
(2) Cocheris, *op. cit.*, p. 22.

recommander fortement au Sultan que, si Mohamed Ali venait à faire bientôt sa soumission et s'engageait à restituer la flotte turque non moins qu'à retirer ses troupes de toute la Syrie, d'Adana, de Candie, des villes saintes, le Sultan, de son côté, se déclarât prêt non seulement à rétablir Mohamed Ali comme Pacha d'Egypte, mais à lui donner encore l'investiture héréditaire de ce pachalik (1).

Les relations entre la France et l'Angleterre furent tellement tendues que la guerre entre les deux pays était à la veille d'éclater. Mais le cabinet Thiers fut forcé de démissionner à ce moment à cause de l'opposition personnelle de Louis-Philippe.

Le 29 octobre, le maréchal Soult forma un nouveau cabinet avec Guizot aux affaires étrangères. Celui-ci se montra plus modéré que Thiers; dès lors la voie était ouverte à la conciliation. En même temps, Sir Charles Napier, commandant de l'escadre anglaise devant Alexandrie, réussit à convaincre Mohamed Ali de signer, le 27 novembre, une convention par laquelle celui-ci s'engageait à se contenter de l'Egypte à titre héréditaire, à évacuer immédiatement la Syrie et à restituer sa flotte au Sultan. Bien que la démarche de Napier fût spontanée et malgré l'opposition de lord Ponsonby à la ratification de ses résultats, Palmerston approuva la conduite de l'amiral, et se considéra comme

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 70.

engagé par sa signature. Le 10 janvier 1841, les représentants des alliés conseillèrent au Sultan d'accorder à Mohamed Ali le gouvernement héréditaire de l'Egypte. La Porte ne céda que devant la remise d'un mémorandum en date du 30 janvier 1841, renouvelant le même conseil. Enfin, le Sultan rendit à Mohamed Ali, le 13 février 1841, un firman lui conférant l'administration héréditaire de l'Egypte (1). La crise fut ainsi terminée en ce qui concernait l'Egypte. Quant à la France, elle ne donna son adhésion au nouvel arrangement que tardivement, le 13 juillet 1841. Il s'agissait alors de la signature d'un protocole de clôture que les puissances avaient signé le 10 juillet 1841, pour constater l'exécution de la convention du 15 juillet 1840. Elles signèrent d'abord un acte spécial dit « des détroits », où elles soulignaient l'opportunité qu'il y aurait à « consacrer de la manière la plus formelle le respect dû à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, en vertu de laquelle il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore » (2). La France « à l'invitation et d'après le vœu de Sa Hautesse le Sultan » était appelée à concourir à la rédaction et à la signature de cet acte spécial (3).

---

(1) *Ibid.*, p. 70-85; cf. Cocheris, p. 21-25, et *France and the Levant*, p. 17.

(2) Freycinet, *op. cit.*, p. 91.

(3) *Ibid.*

***

Nous avons exposé les phases de cette crise depuis son début; il serait indispensable de faire voir combien la question de la voie de Suez s'y trouvait liée. L'opinion publique n'a jamais perdu de vue l'importance de l'ouverture de cette voie au commerce de l'Inde. Aussi bien, la régularité des communications par cette voie déjà assurée grâce aux efforts des Anglais attirait sur elle plus que jamais l'attention universelle. D'ailleurs, les efforts d'un groupe de Français, celui des Saint-Simoniens (1) pour la réalisation de l'ancien projet de la jonction des deux mers redoublèrent cet intérêt et eurent une influence considérable sur la politique des partis en France, dans la crise que nous venons d'exposer. Nous trouvons l'écho des opinions Saint-Simoniennes dans les discussions de tribune et de presse, suscitées par les événements de 1839-1840, discussions qui très évidemment n'échappèrent pas au gouvernement anglais.

A vrai dire, l'attention des Saint-Simoniens s'était portée sur la question de l'isthme de Suez avant la mort de leur chef, le comte de Saint-Simon, en 1825,

---

(1) L'Ecole Saint-Simonienne est trop connue pour qu'il soit nécessaire d'en parler ici.

puisqu'il avait inscrit cette question dans son programme pour la régénération sociale (1). On trouve ce programme indiqué dans leurs premiers organes de propagande, le *Producteur* (1825), *l'Organisateur* (1828), et *Le Globe* (1830) (2). Plusieurs des héritiers spirituels de Saint Simon, sous la conduite de Prosper Enfantin, s'étaient rendus en Egypte en 1833 pour essayer de réaliser le projet de leur maître. Dès le commencement de leurs tentatives, ils s'étaient arrêtés à la construction d'un canal direct entre les deux mers. L'ingénieur du groupe, Henri Fournel, définissait très clairement, dans une lettre à Arlès-Dufour, le but de leur voyage en Egypte: « Parcourir le désert qui sépare les deux mers, compléter les études faites pendant la campagne d'Egypte, fixer le monde sur le meilleur mode à adopter pour établir la communication de Suez à la Méditerranée, et par là mettre en contact l'Inde avec l'Europe, tel est le programme sommaire de notre expédition ». Il prévoyait déjà l'opposition de l'Angleterre. « Je viens de vous dire que l'Angleterre pourrait comprendre qu'elle devait *faire une affaire* à Suez; et cependant la première pensée qui se présente est celle de l'opposition de ce grand commerçant » (3).

---

(1) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, t. I, p. 194; cf. Freycinet, *op. cit.*, p. 106.

(2) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 196.

(3) Freycinet, *op. cit.*, p. 106-107.

Malheureusement, plusieurs des membres de l'expédition moururent et Mohamed Ali refusa toute concession. Dans son désespoir, Enfantin rentra en France en 1837, et de retour il continua sa propagande avec le concours de ses amis les Saint-Simoniens (1) ; — nous aurons plus loin l'occasion de suivre leur mouvement en faveur de l'exécution de leur projet. « Certes, le Pacha était trop intelligent pour ne pas discerner l'importance de la voie nouvelle : mais il craignait de s'attirer le mécontentement de l'Angleterre » (2).

Mais, ce qu'il importe d'exposer ici, c'est l'influence que les idées des Saint-Simoniens avaient semblé exercer sur les partisans ainsi que sur les adversaires de la politique du gouvernement français au cours de la crise de 1840. La campagne que mena Lamartine contre cette politique nous suffit pour montrer la grande importance qui s'attache à la question de la voie de Suez et cela aussi bien en France qu'en Angleterre, lorsqu'on chercha s'il fallait soutenir ou abandonner Mohamed Ali. Lamartine publia quatre articles dans le *Journal de Saône-et-Loire,* le 20 août 1840 et les jours suivants, contre la politique que le cabinet français avait adoptée jusqu'alors à l'égard de Mohamed Ali. Il se montrait convaincu de la chute prochaine de l'Empire Ottoman, et, en conséquence, il suggérait un

---

(1) *Ibid.*, p. 107, et J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 204.
(2) Freycinet, *ibid.*

plan de protectorat général de l'Occident sur l'Orient, donnant à chacune des quatre grandes puissances un protectorat sur une région spéciale: à la Russie, la Mer Noire et son embouchure; à l'Autriche, les bords de l'Adriatique; à la France, la Syrie, l'Euphrate, Rhodes, Chypre; à l'Angleterre, l'Egypte et le passage de Suez. Il fondait son plan sur ce qui lui apparaissait comme « intérêt légitime » (1). C'est à cause de « l'intérêt légitime » de l'Angleterre en ce qui concerne l'Egypte et la voie de Suez que Lamartine reprochait à Thiers sa politique consistant à encourager Mohamed Ali et, en dépit de l'opposition anglaise, à poursuivre la réalisation de ses ambitions. Il écrivait à ce propos (2): « L'Angleterre acceptera un siècle de guerre sur la Méditerranée, avec nous et avec tout le monde, plutôt que de concéder les clefs de Suez à un souverain légitimé et constitué par l'influence hostile de la France en Egypte. Pourquoi cela? Parce que l'Angleterre étant maîtresse de soixante-quinze millions de sujets dans les Indes, et Suez étant aujourd'hui et dans l'avenir la porte de son immense empire indien, elle ne peut pas se laisser fermer cette porte de sa puissance, de sa politique et de son commerce, sans le défendre jusqu'à extinction de ses forces... » Il reprenait les mêmes arguments dans son deuxième arti-

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 178-179.
(2) Cité dans J. Ch.-Roux, *ibid.*, p. 179-180.

cle (1): « ...L'Angleterre fera brûler sa dernière voile avant de permettre que la puissance française lui ferme directement ou indirectement Suez. Vous n'avez fait que prononcer le nom d'un empire syrio-égyptien, patronné par la France, et déjà l'alliance anglaise se déchire, les coalitions se reforment, le monde est ébranlé, la France court aux armes ». Ayant toujours en vue son plan de protectorat européen sur l'Orient, il se demandait dans son quatrième article où la France devait aller (2): « Est-ce en Egypte comme mes vieux préjugés napoléoniens m'y portent? Non encore, car l'Egypte, c'est Suez, Suez c'est les Indes; les Indes, c'est l'Angleterre. Il faudrait, avant de dominer en Egypte, commencer par anéantir l'Angleterre. L'Angleterre et cent millions de sujets britanniques dans l'Inde ne nous laisseront pas, dans le passage de Suez, la barrière qui couperait le monde commercial en deux ». Lamartine défendait son plan chaleureusement dans « l'intérêt de l'humanité ». Sa préoccupation essentielle « c'est que la Méditerranée, le grand lac, non pas français, non pas anglais, mais européen, mais international, redevienne le théâtre et le véhicule d'une incalculable circulation de commerce et d'idées. C'est enfin et en seconde ligne, que l'immense empire indien et la Chine, rapprochés de cinq mois de route

(1) *Ibid.*, p. 180.
(2) *Ibid.*

par Suez et par la découverte de la vapeur, se renouent à l'Europe par l'Asie-Mineure et par l'Afrique, et constituent ainsi la grande unité de l'univers politique, industriel, religieux » (1). Or, les Saint-Simoniens avaient des vues analogues.

Quand M. Guizot fut appelé au ministère des affaires étrangères en octobre 1840, il essaya, en se rapprochant du concert européen, d'introduire dans le traité de Londres, une stipulation formelle qui pouvait garantir « à toutes les nations européennes sans faveur spéciale, ni privilège pour aucune », le libre usage des voies de communication entre l'Europe et l'Asie, soit par l'isthme de Suez et la Mer Rouge, soit par la Syrie, l'Euphrate et le Golfe Persique (1). Lord Palmerston refusa cette proposition au nom de l'Angleterre, sous le prétexte qu'un des plus graves reproches adressés à la politique de l'Angleterre depuis le 15 juillet 1840, c'était d'avoir poursuivi, à travers la question égyptienne, le monopole de ces communications. « On dira qu'elle a plaidé elle-même pour l'insertion d'un article qui ne pouvait profiter qu'à elle, qu'elle en a fait condition de sa réconciliation avec la France. Nous n'avons pas de privilège. Nous n'en voulons pas. Libre à tout le monde de demander et d'obtenir ce qu'a créé l'esprit d'entre-

(1) D'après J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 181.
(2) *Ibid.*, p. 182-183.

prise d'un simple particulier. Il n'y a pas là matière à stipulation dans un traité » (1). Dans son désir de se rapprocher du concert européen, Guizot n'insista pas davantage. Mais quels furent les véritables sentiments qui animèrent les deux hommes d'Etat au cours de cette discussion? « Chez M. Guizot, c'est, sous la forme même où ce sentiment s'est exprimé chez les ministres de la monarchie, le souci traditionnel d'établir une communication rapide et sûre entre l'Extrême-Orient et le bassin oriental de la Méditerranée; chez lord Palmerston, c'est déjà la duplicité et l'opposition systématique qui en feront le redoutable partner de M. de Lesseps. Répondre à une proposition de neutralisation par la crainte d'être taxé d'égoïsme, c'est se montrer bien scrupuleux. Dans cette réponse d'une fausseté presque ironique, apparaît déjà la résolution de laisser plutôt la route des Indes fermée que de l'ouvrir à d'autres qu'aux Anglais » (2).

Toutefois, le traité du 13 juillet 1841 doit être considéré comme une grande victoire pour la cause de l'ouverture du canal de Suez. Car, si la possession héréditaire de l'Egypte n'y avait pas été assurée à Mohamed Ali (3), son fils Mohamed Saïd n'aurait pas régné et

---

(1) *Ibid.*

(2) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 184.

(3) Mohamed Ali se montra reconnaissant du secours de la France à l'Egypte par une lettre datée du 11 novembre 1840, adressée à Louis-Philippe. Cette lettre de « Mohamed Ali Ier »

la concession du projet n'aurait pas été obtenue, puisque l'Egypte serait retournée sous l'autorité du Sultan et qu'ainsi, l'influence de l'Angleterre à Constantinople serait devenue plus prépondérante que jamais.

*
**

Si Palmerston affectait le désintéressement dans la question de la voie de Suez, il se contredisait par l'activité qu'il déployait en Egypte et ailleurs afin d'assurer aux Anglais la domination de cette route. Nous avons déjà constaté que les Anglais s'emparèrent d'Aden en 1839. Or, dès le lendemain de la crise de 1840-1841, ils employèrent toute l'influence qu'ils possédaient tantôt à Alexandrie, tantôt à Constantinople, à perfectionner, sous leur contrôle, la communication

---

commence ainsi: « Sire, je sens le besoin d'exprimer à Votre Majesté la reconnaissance dont je suis pénétré. Depuis longtemps, le Gouvernement du Roi m'a témoigné de l'intérêt. Aujourd'hui Votre Majesté met le comble à ses bontés pour moi, en déclarant aux puissances qu'elle considère mon existence politique comme indispensable à l'équilibre européen ». L'illustre Vice-Roi ajoutait: « Enfin, quoi qu'il arrive, je prie le Roi de me permettre de lui dire que ma reconnaissance, pour lui et pour la France, sera éternelle dans mon cœur, que je la lèguerai à mes enfants et mes petits-enfants comme un devoir sacré ». D'après Mme Juliette Adam: *L'Angleterre en Egypte*, p. 17.

avec l'Inde, et plus tard, à obtenir la concession d'un chemin de fer de Suez au Caire.

Quant à la communication avec l'Inde « d'Alexandrie à Suez, les Anglais étaient maîtres des communications : navigation, relais de chevaux et chameaux, stations, auberges » (1). De Suez aux Indes, ils disposaient de sept bateaux à vapeur, au commencement de 1840, pour la navigation du golfe Persique et de la Mer Rouge (2). En même temps, ils avaient construit « quatre bateaux à vapeur en fer, pour la navigation de l'Euphrate » (3). Mais c'était sur l'Egypte et la Mer Rouge que les regards des Anglais et de leurs rivaux les Français étaient constamment fixés. Ainsi, en septembre 1840, le consul français au Caire faisant un rapport à son gouvernement sur le passage en Egypte de trois personnalités qui se rendaient de l'île Bourbon en France, disait (4) : « M. l'Amiral gouverneur de Bourbon m'exprime un vif désir que le succès de ce voyage puisse décider d'autres voyageurs à profiter de cette voie, et amener ainsi, entre la France et Bourbon, des relations dont la rapidité offrirait de grands avantages. Nos voyageurs expriment le désir de voir des agents français établis sur

---

(1) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 185.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons. Le Caire, carton 1833-1844. Dépêche datée du Caire le 23 févr. 1840.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.;* dépêche n° 19, datée du 23 sept. 1840.

les points de la Mer Rouge et de la côte d'Abyssinie où notre commerce pourrait se trouver dans le cas d'aborder. Rien ne les a frappés autant que l'absence d'un pavillon français sur le rivage de Suez; tandis que le pavillon anglais semble dominer tout le pays, et donne, dès à présent, un air d'occupation affligeant pour un Français ». En effet, les Anglais poursuivaient dans ces régions une politique soigneusement calculée. Ils envisageaient non seulement la domination de la route de l'Inde, mais aussi l'exploitation des pays qui la bordent, — et nous avons montré plus haut leurs tentatives à cet égard depuis le commencement du XIX^e^ siècle. En 1841 et 1842, un capitaine français, le commandant de la « Prévoyante » fut chargé de faire un voyage à Moka; dans son rapport au ministre de la marine, il traitait de l'activité des Anglais dans la Mer Rouge, et en particulier de leurs visées dans l'Abyssinie. Il concluait en ces mots (1): « En résumé, je pense que, bien que les Anglais ne soient pas encore établis à Tajura, ils poursuivront tôt ou tard leur entreprise. Cet ajournement pouvait bien provenir de ce que Zeyla ferait mieux leur affaire, et que leur querelle avec Moka, leur servirait de prétexte pour s'en emparer. Zeyla offre l'avantage d'avoir

(1) Arch. Nat. Ministère de la Marine: B. B4. 1036, R 2; rapport du capitaine de corvette commandant de la « Prévoyante » sur son voyage à Moka, en 1841-1842.

déjà des chemins de communication avec l'Abyssinie, et la partie Sud de l'Afrique, et, en outre, d'être bâtie sur une presqu'île facile à défendre ».

Naturellement, l'Egypte était étroitement liée à ces projets, et le consul français au Caire ne manquait pas de perspicacité à cet égard, en écrivant à son gouvernement dans ces termes (1): « Le Caire étant cependant un centre de communications, non seulement des divers points d'Egypte, mais encore de la Méditerranée avec la Mer Rouge, je sens le besoin et le devoir de signaler à Votre Excellence un des points de service qui exige la plus sérieuse attention ». L'Angleterre vit bien l'importance de la question dont parlait le consul français, puisqu'en août 1841 nous apprenons que déjà le vice-consul anglais vient d'être promu au grade de consul. Ses appointements de vice-consul joints à ceux d'agent des paquebots des Indes excèdent ceux du consul de France (2).

En même temps, le public anglais ne se désintéressait pas de la voie de Suez. Le 28 janvier 1841, un certain Oldham Edward adressa à Palmerston un rapport (3) proposant au gouvernement de joindre la Mer Rouge à la Méditerranée, « et par conséquent, de faire

---

(1) Arch. aff. étr. corr. cons. le Caire, Carton 1833-144; dép. n° 26, le Caire, 23 janvier 1841.

(2) Arch. aff. étr., *ibid.*, dép. n° 32, le Caire, le 27 août 1841.

(3) Record Office, London; F. O. (Foreign Office), 195 vol., n° 411, Oldham Edward à Palmerston, le 28 janv. 1841.

de cette voie la grande route militaire et commerciale » vers les possessions orientales de l'Angleterre. Il affirma que cette jonction « donnerait un élan incalculable à tous les intérêts nationaux, marine, colonies, et commerce ». D'ailleurs, il espérait bien réussir à convaincre Mohamed Ali, sans s'occuper de la Porte, de la grande importance de ce projet pour la prospérité de l'Egypte. Les taxes qui seraient prélevées sur le commerce de l'Europe utilisant cette route justifieraient les crédits qui devraient être avancés sous la garantie du gouvernement anglais pour l'exécution de l'œuvre, une fois qu'on serait d'accord sur le pourcentage qui lui reviendrait (1). Le gouvernement anglais n'attacha aucune importance à ce rapport, puisqu'on n'en entend plus parler à cette époque. Cependant, les efforts continuèrent pour mieux régler et assurer les modes de transport à travers l'Egypte. En septembre 1841, M. Anderson, directeur de la Compagnie anglaise « Peninsular and Oriental », était arrivé en Egypte pour faire accepter au Pacha plusieurs propositions ayant pour but d'améliorer les communications entre Alexandrie et Suez (2). Le consul français en Egypte rapporta à son gouvernement que « le colonel Barnett (consul anglais) n'était en aucune

---

(1) *Ibid.*

(2) Arch. aff. étr. corr. cons. Alexandrie, carton 1840-1842, dép. du 19 sept. 1841.

façon intervenu dans cette affaire » (1). Il eut avec Mohamed Ali sur ce sujet un entretien dont le compte rendu ne manque pas d'intérêt. Voici ce qu'il écrivait (2): « Mohamed Ali m'a dit que malgré les bénéfices considérables qui pourront résulter tant pour l'Egypte que pour ses revenus personnels du commerce du transit de l'Inde, il préférait infiniment qu'il continuât à suivre l'ancienne voie de mer. Le Pacha prévoit avec inquiétude les différences et les contestations qui naîtront pour son gouvernement des prétentions du commerce européen, appuyées de l'influence croissante qu'il acquiert de jour en jour en Egypte; mais il est également frappé, Monsieur le Ministre, des contrariétés, et des périls peut-être, que lui susciterait une résistance avouée à des intérêts aussi évidents et aussi immenses ». Le consul conclut sa dépêche par ces mots sages et prévoyants: « Le transport des marchandises de l'Inde est une des ressources comme un des périls de l'Egypte ».

De retour en Angleterre, Anderson adressa à Palmerston un rapport dans lequel il parlait de sa mission en Egypte et de la possibilité de creuser un canal entre la Méditerranée et la Mer Rouge (3). Il se montrait selon l'étude qu'il avait faite et les renseigne-

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) Record Office, F. O., 195; *op. cit.*, Anderson à Palmerston, le 20 février 1842.

ments qu'il avait eus satisfait de l'absence d'obstacles physiques susceptibles d'empêcher ou même de rendre difficile l'exécution de ce projet. Il rappelait à Palmerston que la seule difficulté qui eût existé était d'une nature politique: la crainte de l'opposition de Mohamed Ali en raison de ses ambitions en Syrie. Puisque cette question était déjà réglée, Anderson regardait le projet du canal comme l'aboutissement logique de la politique adoptée par l'Angleterre à l'égard de Mohamed Ali, car, le canal creusé de Suez à la site de Péluse, le désert séparerait l'Egypte de la Syrie, et on pourrait proposer au Sultan de profiter de l'existence du canal — une région neutre — pour en faire la ligne frontière entre les deux provinces. D'ailleurs, Anderson proposa d'accorder l'exécution de cette œuvre à une compagnie sous la protection des Puissances. En échange de cette protection, la compagnie devrait se charger de terminer le canal dans un temps stipulé, et de l'ouvrir au passage de tous les bateaux, moyennant une taxe à fixer par des experts. Cette taxe serait réduite lorsque les revenus dépasseraient un certain pourcentage du capital de la compagnie. Quant au capital nécessaire pour la formation de la compagnie, il le fixa à L. St. 250.000 (1). Ce rapport fut en-

(1) Record Office F. O., 195, *ibid.* Anderson était tellement convaincu de la praticabilité du canal qu'il s'associa avec Linant Bey dans le but de former une société pour l'étude et l'exécution du projet. Pourtant, son activité n'eut d'autre résultat que la publication en 1843 d'une étude sur la possibilité et l'utilité du canal.

voyé par Palmerston au Board of Trade et au Board of Control in India (1). Mais on ne lui accorda plus aucune attention. Evidemment, le gouvernement anglais n'était pas enclin à envisager une jonction entre les deux mers, bien qu'il manifestât beaucoup d'intérêt au maintien du transport par la voie de Suez. De son côté, Mohamed Ali fut heureux de constater cet état d'esprit chez les Anglais.

En France, la propagande des Saint-Simoniens en faveur d'un canal était très active. Nous verrons comment Mohamed Ali sut accommoder sa politique et ses vues sur cette question aux dispositions de la France et à celles de l'Angleterre. Toutefois, il est à noter qu'il fut toujours animé du désir de ne contrarier ni l'une ni l'autre des deux grandes rivales, et en même temps de sauvegarder les intérêts de l'Egypte au milieu des difficultés que susciteraient à son gouvernement les prétentions du commerce européen (2).

Bien que Mohamed Ali se gardât sagement de toute politique et de tout projet qui pouvait compromettre, soit sa souveraineté en Egypte, soit l'intégrité de son pays, il reconnut les énormes avantages, tant économiques que politiques, qui pourraient résulter d'une jonction entre la Méditerranée et la Mer Rouge. En

---

(1) *Ibid.*

(2) Arch. aff. étr., dépêche du consul français, datée du 19 sept. 1841, déjà citée.

1842 il chargea ses ingénieurs d'étudier le projet, et de préparer les documents nécessaires pour l'exécution; il annonça ses intentions au consul d'Autriche en lui promettant une copie de ces documents (1). Mais Mohamed Ali hésita d'abord entre la construction du barrage et celle du canal. Il se décida ensuite à entreprendre l'achèvement du barrage avant de s'occuper de l'autre projet. Il donna comme raisons de sa décision que le canal serait nécessaire à la prospérité de l'Egypte elle-même. En outre, et dès d'abord, il déclara qu'on devrait s'assurer que l'Angleterre n'interviendrait pas dans la question du canal (2).

Telle était sa détermination, qu'en vain le consul autrichien essaya de le convaincre de l'avantage qu'il y aurait à commencer par la construction du canal qui augmenterait ses revenus, et lui permettrait ainsi de construire le barrage (3). Il ne se laissa pas persuader davantage par les consuls de France et de Russie, qui faisaient auprès de lui des démarches analogues à celles du consul d'Autriche. Il admettait avec eux que c'était le canal qui assurerait l'intégrité de l'Egypte comme le Bosphore assurait celle de la Turquie; mais il insistait surtout sur son désir de se procurer des

(1) Haus, Hof, und Staats Archiv., Vienne; Admin. Registratur, F. 13, Suez Canal 1842-1869; dép. de Laurin, consul d'Autriche en Egypte, le 24 déc. 1842.

(2) *Ibid*, dép. de Laurin, le 1er fév. 1843.

(3) *Ibid.*

garanties pour la possession du canal, ainsi que pour le paiement des droits de passage par cette voie (1).

Pour atteindre son but, Mohamed Ali sollicita l'appui de l'Autriche auprès des Puissances, mais le Prince Metternich répondit à Laurin, — le consul autrichien — que le gouvernement impérial ne pouvait pas prendre d'initiative dans cette question, bien qu'il fut d'ailleurs tout prêt à soutenir Mohamed Ali dans ses désirs ainsi qu'à lui donner, en ce qui concernait l'Autriche, toutes les garanties demandées (2).

En effet, la Cour de Vienne s'intéressa vivement à la question, dès que son représentant en Egypte lui transmit les rapports des ingénieurs de Mohamed Ali, relatifs aux projets du canal. Ainsi le comte Fiquelmont, alors chef du département de la guerre au ministère des affaires étrangères d'Autriche, présenta au Prince Metternich, le 2 mars 1843, un rapport intitulé « Considérations sur l'établissement d'un canal de navigation qui réunirait la Mer Rouge à la Méditerranée » (3). On y trouve une étude admirable de l'attitude de Mohamed Ali à l'égard du projet et de ses inquiétudes « qu'une fois cette communication établie,

---

(1) Haus, Hof, und Staats Archiv. *Ibid.*, dép. du Prince Metternich à M. Laurin, le 25 avril 1843.

(2) *Ibid.*, vu l'importance de ce rapport, nous le reproduisons presque *in extenso* dans l'annexe n° 1.

l'Angleterre voudrait y mettre des portes et en prendre les clefs ». D'ailleurs, le rapport du comte Fiquelmont nous donne un argument très intéressant, montrant qu'il n'y avait pas de similitude politique entre les deux positions géographiques du canal et du Bosphore; ce n'est pas ce passage de la Méditerranée dans la Mer Noire « d'un commerce borné, qui donne de l'importance à Constantinople; c'est la nécessité absolue de rétablir un empire à la place de celui qui serait renversé qui seule forme la garantie du Sultan », tandis que la position de l'Egypte « rend le démembrement possible, même facile, sans que l'Empire turc en soit renversé ». Mais ce rapport est particulièrement intéressant, en ce qu'il expose la politique adoptée par Metternich dans l'affaire du canal. Il nous apprend que ce diplomate sent « ce qu'un établissement d'une aussi haute importance aurait nécessairement de précaire dans des mains politiquement aussi faibles que le sont celles de Mohamed Ali », et qu'en conséquence, il désire « lui donner un caractère sultanique; ce qui à la fois pourrait donner plus de force à l'Empire Ottoman et placerait directement cette grande voie de navigation sous la sauvegarde de ce principe d'indépendance qu'un traité récent a consacré en faveur de la Porte ».

En résumé, Metternich était d'avis « que le Sultan devrait se mettre à la tête de cette entreprise; qu'elle devrait être faite en son nom, et que Mohamd Ali ne devrait être admis à partager les bénéfices éventuels

que dans une proportion qui deviendrait l'objet d'un règlement entre les deux parties ». Mais le comte Fiquelmont prévoit que cet arrangement, « qui aurait une haute valeur politique, » rencontre des difficultés qui auraient besoin d'être traitées par la Porte avec autant d'habileté que de secret; faute de quoi, le canal « deviendrait pour l'Empire Ottoman bien plutôt un sujet de dangers qu'un accroissement de puissance ». En outre, le rapport expose avec netteté les convoitises de l'Angleterre en Egypte, en raison de la situation de ce pays sur la route des Indes; il montre comment l'ouverture du canal augmenterait ces convoitises; l'Angleterre, sous la pression de la Compagnie des Indes, de la Cité de Londres, et du commerce de Calcutta, serait conduite, « tôt ou tard, selon les circonstances, à une entreprise à laquelle elle se laisserait facilement entraîner ». La sagesse de ces paroles se passe de commentaires; les événements qui ont suivi l'exécution du canal actuel ont amplement prouvé la justesse de cette prédiction.

De son côté, Mohamed Ali avait pressenti tous les dangers qui menaceraient son pays, si le canal était construit avant que des garanties formelles lui fussent données par les grandes Puissances, contre des éventualités aussi fâcheuses que celles prévues par le Comte Fiquelmont. Il n'était pas moins soucieux d'écarter les dangers auxquels l'Egypte était exposée par le développement du transit à travers son territoire d'Alexandrie à Suez. En effet, il songeait à la

construction du canal, afin que le transit s'effectuât au bord de l'Égypte et non pas au milieu du pays (1). En attendant l'octroi des garanties pour le canal projeté, il suscitait de tels obstacles aux communications à travers l'Égypte, que l'Angleterre fut obligée d'envoyer sir H. Harding auprès de lui, pour les aplanir (2). Cette attitude de Mohamed Ali s'explique par sa ferme conviction qu'une fois la liberté du transit assurée, les Anglais acquerraient en peu de temps une position solide dans le pays, et que Suez et Alexandrie deviendraient deux ports anglais (3).

Au consul autrichien, qui ne cessait d'insister pour qu'on entreprît les travaux du canal (4), Mohamed Ali tenait toujours le même langage; il voulait voir les Puissances arriver à un accord complet, sur tous les points suivants: elles déclareraient garantir la souveraineté de la Porte sur l'Égypte; le constructeur du canal se verrait reconnaître le droit de participer aux profits de l'entreprise; toutes les nations jouiraient des mêmes avantages et seraient assujetties aux mêmes obligations, sans privilège ni préjudice pour aucune d'entre elles (5).

---

(1) Haus, Hof, und Staats Arch. Vienne; *ibid.*, dép. de Laurin, le 16 mai 1844; cf. celles du 19 mai et 6 août 1844.

(2) *Ibid.*, dép. de Laurin, le 19 mai 1844.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*, dép. de Laurin du 16 mai, 19 mai, 15 juin et du 6 août 1844.

(5) *Ibid.;* dép de Laurin du 6 août 1844.

Ayant résolu de ne pas ouvrir le canal avant la réalisation de ces conditions essentielles, Mohamed Ali se contenta pour le moment de s'appliquer à conjurer les dangers politiques du transit à travers l'Egypte, tout en gardant envers l'Angleterre les apparences d'une amitié et d'une bienveillance irréprochables.

Ainsi, lorsqu'en septembre 1844, lord Ellenborough, ex-gouverneur général des Indes, traversa l'Egypte pour se rendre en Angleterre, Mohamed Ali lui fit un accueil cordial et magnifique; un ministre parlant anglais fut envoyé à Suez pour le rencontrer, et, quand il arriva au Caire, le palais d'Abbas, fils du Vice-Roi, fut mis à sa disposition. Mais le passage de ce grand seigneur en Egypte est particulièrement intéressant, en ce qu'il fournit l'occasion au consul français, de nous rendre compte de la ruse de Mohamed Ali et des préparatifs qui se faisaient pour faciliter tout ce qui se rattachait au transit (1). Voici ce qu'il écrit à son gouvernement à ce propos: « Un quai, un débarcadère spécial et des magasins d'entrepôt sont en construction sur la rive du Nil à Boulaq. Votre Excellence doit avoir été informée que le fonds de l'ancienne société anglaise, dite du transit, a été acheté par M. Thurburn, négociant anglais dévoué à Mohamed Ali, et en grande partie avec les fonds que le Vice-Roi lui a

(1) Arch. aff. étr. corr. cons.; le Caire, 1833-1844; dép. n° 3, seconde série; le Caire, le 17 sept. 1844.

fournis à cet effet. Il paraîtrait que S. A. a préféré voir l'exploitation de cette entreprise entre les mains d'un simple individu sur lequel il croit pouvoir compter, plutôt que sous la direction de toute autre société anglaise succédant à la première qui était sur le point de liquider. Le fonds de cet établissement consiste en trois hôtels situés à Alexandrie, au Caire, et à Suez, trois bateaux à vapeur pour le service sur le Nil, et tous les équipages nécessaires pour le service de terre. Je suivrai avec soin le mouvement progressif du transit », etc... (1).

La crainte des visées anglaises sur l'Egypte opérait sensiblement sur l'esprit de Mohamed Ali, comme le prouve encore une dépêche conservée dans les archives impériales à Vienne (2).

---

(1) *Ibid.*

(2) Haus, Hof und Staats Archiv., F. 13, dép. datée du Caire, février 1845.

Quoique cette dépêche soit anonyme, et que le nom du destinataire ne soit pas mentionné, il résulte avec évidence de sa teneur même que son auteur prenait une part considérable à l'action entreprise alors en faveur du canal. D'ailleurs, il occupait, semble-t-il, une situation de quelque importance, puisqu'il dit de lui-même qu'il est « peut-être mieux placé que tout autre pour apprécier la nature de l'œuvre que Mohamed Ali avait accomplie en Egypte ». De plus, il dit qu'il avait parcouru la Tunisie et la Tripolitaine pour remplir une mission du gouvernement français. Etait-il en Egypte à ce moment pour un objet semblable? Nous ne pouvons le dire, n'ayant trouvé aucune indication sur ce point. L'auteur ter-

L'auteur de cette dépêche avait obtenu une audience de Mohamed Ali le 30 janvier 1845; il l'avait longuement entretenu des moyens d'accroître les richesses de son pays, et surtout des projets du canal et du barrage. Il tâcha de persuader le Pacha que le canal était plus avantageux pour lui que le barrage: celui-ci augmenterait bien l'étendue des terres cultivables, mais il n'y aurait pas assez d'hommes pour les travailler. Un tel ouvrage n'offrirait d'ailleurs qu'un intérêt local; tandis que le canal vaudrait au Pacha une gloire universelle et les sympathies du monde entier, en même temps qu'il serait une source de richesses pour son trésor. « S. A. a répondu, dit la dépêche: Oui, l'Autriche et la France peuvent désirer le canal, mais l'Angleterre, mais la Russie... Je lui ai, relativement à l'Angleterre, répondu que la situation du gouvernement anglais dans cette question était délicate, qu'il était impossible qu'il s'y opposât... Quant à la Russie, elle désire trop intervenir dans les affaires de la Méditerranée pour qu'elle ne veuille pas tout ce qui peut y appeler ses vaisseaux. Le cher Pacha vaincu me dit, Eh bien! que les grandes Puissances s'entendent et me

---

mine sa dépêche en annonçant son départ prochain pour le Sinaï, Jérusalem, Beyrouth, Smyrne, Constantinople et Athènes; il espère arriver en France en juillet de la même année (1845). Selon toute probabilité, cette dépêche fut adressée par un Saint Simonien à M. Négrelli, l'ingénieur autrichien dont nous aurons l'occasion de parler plus loin.

demandent, et je suis prêt à exécuter. L'Égypte ne manque pas d'hommes, et j'y mettrai toute mon armée » (1).

Il serait superflu de souligner la prudence de cette réponse. Elle indique une fois de plus combien le Pacha était préoccupé de mettre son pays à l'abri de toutes les convoitises que l'exécution du projet pourrait faire naître. En un mot, il voulait garder le canal, une fois qu'il serait creusé, et conserver l'Égypte aux Égyptiens. Mais de quel côté a-t-il pressenti que viendrait le danger? La dépêche que nous venons de citer nous fournit la réponse. Son auteur y déclare: « La peur de l'Angleterre travaille le Pacha, et cette peur, je l'ai trouvée partout. Le vieux Arnaoute a raison; en deux coups de dents, l'Angleterre aurait mangé l'Égypte, dont elle semble faire en ce moment de petits pâtés pour les avaler plus tard ». Ne trouve-t-on pas là l'écho des prédictions faites dès 1843 par le comte Fiquelmont et dont nous avons déjà parlé?

Animé du désir de voir réalisé le projet du canal, cet interlocuteur de Mohamed Ali conçut le plan suivant: « C'est aux souverains et aux conseils de l'Europe qu'il faut s'adresser, à l'Autriche dont les sympathies se sont déjà manifestées, à la Compagnie anglaise des Indes, à la Prusse, à la Russie... Le concours de la France est assuré quand on en sera venu à en avoir

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. *Ibid.*

besoin. Le temps de cette œuvre est arrivé; il est même urgent de s'en occuper. La mort de Mohamed Ali peut occasionner des désordres, des guerres civiles, une nouvelle anarchie qui en retarderait de longtemps l'exécution; il faut profiter des dernières années que la Providence lui réserve pour commencer. Dès que la pioche aura été enfoncée dans la terre, on n'aura plus rien à redouter; l'anneau qui doit lier l'Egypte et l'Orient à l'Europe aura été soudé, et l'œuvre se continuera; elle pourra même préserver le pays de l'anarchie que les prétentions à la succession paternelle pourraient engendrer » (1).

En outre, ce document intéressant nous fournit une nouvelle preuve de la préoccupation de l'Angleterre de faire construire un chemin de fer pour le service du transit à travers l'Egypte. On y trouve ce passage: « Le Pacha ne m'a pas parlé du chemin de fer, quoiqu'un ingénieur anglais soit arrivé pour en faire le projet » (2).

C'est à n'en pas douter à propos de ce projet, ainsi que pour gagner la bonne volonté de Mohamed Ali à son égard, que la Reine d'Angleterre fit présenter son portrait au Vice-Roi en octobre 1845 (3) — un retour à l'ancienne politique des cadeaux. Etant sur les lieux, le consul français n'eut pas de peine à deviner le but

---

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) Arch. aff. étr. corr. cons. le Caire, dép. du 5 oct. 1845.

de toutes les prévenances dont le gouvernement anglais entourait le Vice-Roi depuis quelque temps (1). « La présentation du portrait, écrit-il (2), a suivi d'assez prêt l'envoi de la fontaine d'argent. A la suite de ces témoignages d'amitié, la question du chemin de fer, ou plutôt du transit, a été mise de nouveau sur le tapis, car j'ai appris que Sir James Emerson a plaidé très chaudement à ce sujet les intérêts de son gouvernement, lors de son passage au Caire. Je pense toutefois que le Vice-Roi ne se laissera fléchir ni par les arguments pressants ni par les protestations d'amitié de l'Angleterre, exprimées aujourd'hui par des envois de cadeaux, et il est à remarquer que jusqu'ici grâce à l'influence française, le Vice-Roi n'a accordé aux Anglais aucune des concessions qu'ils lui ont demandées ». La France, toujours désireuse de maintenir son influence en Egypte, ne tarda pas à agir pour contrebalancer la faveur que de tels cadeaux pouvaient valoir aux Anglais auprès de Mohamed Ali. C'est ainsi que le Roi Louis-Philippe adressa une lettre cordiale à Mohamed Ali en lui offrant le Grand Cordon de l'Ordre de la Légion d'honneur (3). La présentation de la lettre et de la décoration, qui eut lieu le 6 novembre 1845, fut l'occasion d'une grande manifestation d'amitié, ainsi que d'une cérémonie pom-

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Arch. aff. étr. corr. cons. le Caire, dép. du 8 nov. 1845.

peuse (1). La rivalité entre la France et l'Angleterre était de plus en plus acharnée. Mohamed Ali sut l'exploiter à son profit, tout en favorisant les vues françaises. Le 4 novembre 1846, le consul anglais écrivait à son gouvernement, demandant des instructions sur l'attitude qu'il devait tenir en présence des événements dont l'Egypte était le théâtre. Il se plaignait en ces termes (2): « Le Pacha, par sa sagacité et sous l'influence des conseils français, a adopté une politique dont le but est de placer notre commerce entièrement sous son contrôle et d'empêcher l'Angleterre de s'installer d'une façon permanente et solide sur un point quelconque de ses territoires... Ainsi, il a réussi à acheter les nouveaux bateaux de la compagnie de transit, et il s'occupe actuellement des négociations, afin d'acheter les deux autres bateaux qui lui restent ». Le consul ajoute que bien que lord Aberdeen ait demandé au consul précédent de soutenir auprès du Pacha le projet de Galaway pour la construction d'un chemin de fer du Caire à Alexandrie, le projet est abandonné par suite de l'opposition ouverte de la France. L'attitude de celle-ci était soutenue par les puissances continentales étant plus intéressées au projet d'un canal entre les deux mers (3).

Le Conseil de direction de la Compagnie P. and O. (Peninsular et Oriental) avait bien décidé le 25 août

---

(1) *Ibid.*

(2) Record Office F. O. 97, Vol n° 408, Murray à Palmerston, le 4 novembre 1846,

(3) *Ibid.*

1846 de transférer au gouvernement égyptien ses bateaux de transit en Egypte. Ses conseillers étaient convaincus que le gouvernement anglais n'avait pas d'objections à faire à cette décision, puisque Addington qui remplaçait Palmerston (absent à ce moment) n'avait exprimé aucune opinion catégorique sur cette question (1). Pourtant, Addington, regretta après coup son attitude, et le 5 février 1847, il adressa à Anderson, le directeur de la Compagnie P. et O., une lettre demandant que le Foreign Office fût désormais consulté par écrit avant que la Compagnie décidât des arrangements quelconques relatifs au commerce de l'Inde (2). Cependant, Méhamed Ali avait mené à bonne fin ses négociations pour l'achat des bateaux de transit. Le consul français dans sa dépêche du 16 janvier 1847 fut heureux d'annoncer à son gouvernement la conclusion de cet achat (3).

Loin d'être découragée par la politique de Mohamed Ali et l'opposition de la France, l'Angleterre renouvela ses démarches en Egypte, relativement à la communication entre Suez et Alexandrie, au début de 1847. Le consul anglais lui-même informa son collègue français que la question du transit serait étudiée de

---

(1) *Ibid.;* Minute of board of direction of P. and O., le 25 août 1846.

(2) *Ibid.*

(3) Arch. aff. étr., correspondance politique; Egypte, vol. n° 19, dép. n° 73 le 16 janvier 1847.

nouveau, et qu'il se proposait d'insister auprès du Vice-Roi sur la nécessité de permettre aux voyageurs de faire le trajet de Suez au Caire et vice-versa de la manière qui leur conviendrait le mieux (1). Au mois d'avril de la même année, la question du transit fut discutée avec le Pacha, et Palmerston alla jusqu'à protester auprès de lui contre son monopole des moyens de communication (2).

Au cours de ces événements, une nouvelle initiative des Saint-Simoniens intéressa l'Europe entière à la question de l'isthme de Suez, et surtout fit ressortir la divergence entre la politique de la France et celle l'Angleterre; il s'agit de la constitution d'une Société d'Etudes pour le canal de Suez, le 27 novembre 1846. C'était à Enfantin que cette société devait sa création. Il n'avait jamais abandonné l'espoir de réaliser le projet qui lui avait fait entreprendre son voyage en Egypte en 1833. Les études continuelles qui étaient faites sur ce projet l'encourageaient à poursuivre son rêve. Il fit entrer dans la nouvelle société des collaborateurs de tous les pays, montrant ainsi son désir de voir le monde

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.;* dép. n° 81 le 6 avril 1847. Ne fallait-il pas bien de l'audace à Palmerston pour formuler cette protestation, au moment où il cherchait à procurer aux Anglais ce monopole, bien qu'ils fussent étrangers en Egypte, et alors que Mohamed Ali en était le gouverneur légitime ?

entier participer à une œuvre d'un intérêt universel (1). Ainsi trois groupes étaient formés dans le sein de la société pour représenter les trois grandes puissances qui étaient les plus intéressées dans la question: un groupe d'associés anglais, ayant pour ingénieur M. Stéphenson; un groupe d'associés allemands, ayant pour ingénieur M. Négrelli; et un groupe d'associés français, ayant pour ingénieur M. Talabot (2). Dans le procès-verbal de la séance où fut arrêtée la formation de la Société (le 27 novembre 1846), il était convenu que M. Negrelli ferait les études de la côte de la Méditerranée pour l'établissement d'un port à l'embouchure du nouveau Bosphore (le Canal projeté). M. Stephenson ferait étudier le port de Suez pour son appropriation à sa destination nouvelle. M. Talabot ferait faire sur le continent toutes les études nécessaires pour l'établissement de la nouvelle voie de communication entre les deux mers. Les ingénieurs sus-nommés estimaient que la Société d'Etudes devrait être constituée au capital de 150.000 fr. (3).

Plusieurs chambres de commerce, celles de Lyon, Marseille, Trieste, Prague, Venise, ne tardèrent pas à adhérer à la Société. L'ingénieur Bourdaloue fut

---

(1) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 207; cf. Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 6; Freycinet, *op. cit.*, p. 107.

(2) *Ibid.* J.-Ch. Roux; annexe n° 9, t. I.

(3) *Ibid.*

chargé avec l'ingénieur Linant de Bellefonds de procéder à un nivellement de l'isthme. Les opérations eurent lieu avec vérification en 1846-1847, et permirent de constater que la Mer Rouge et la Méditerranée était à peu près de niveau. Le rapport fut publié en 1847 par M. Talabot.

Ce qui nous intéresse en particulier dans cette affaire, c'est l'attitude des Puissances envers la question; pour l'Angleterre, les dépêches échangées entre le Foreign Office et le consul anglais nous fournissent des renseignements qui se passent d'explications (1). Nous nous bornerons à en noter l'essentiel; le gouvernement anglais était évidemment préoccupé à la pensée que la voie de Suez vitale pour la communication avec les Indes passerait entre des mains étrangères. Ainsi le 8 février 1847, le Foreign Office demanda au consul de Sa Majesté Britannique en Egypte d'agir pour faire accorder au capital anglais et aux agents anglais l'exploittion de la communication avec les Indes... ; de convaincre Mohamed Ali des ayantages que retirerait l'Egypte d'un chemin de fer allant jusqu'à Suez... « Quant au projet d'un canal, ajoutait le Foreign Office, vous ne devez perdre aucune occasion de persuader le Pacha de l'énormité des fonds nécessaires pour son exécution ainsi que de l'impossibilité de réaliser un tel projet; vous devez signaler que les

(1) Record Office, F. O., 195, *op. cit.*, correspondance de 1847.

personnes qui insistent auprès de lui pour la réalisation d'une conceptioin si chimérique ne cherchent évidemment qu'à le détourner de construire un chemin de fer dont l'établissement est aisé et moins coûteux » (1).

Cette opposition de l'Angleterre à l'exécution du canal s'explique surtout par des considérations politiques; mais l'amour-propre, et — pouvons-nous le dire? — l'égoïsme anglais n'y étaient pas étrangers.

En apprenant que l'ingénieur anglais Stephenson participait à la constitution de la Société d'Etudes du projet du canal, Waghorn — l'ancien champion des communications avec les Indes par la voie de Suez — adressait à son compatriote, une lettre (2), où il se moquait du projet des Saint-Simoniens, et le considérait comme « dû à l'initiative d'un vieillard, d'un semi-barbare (il s'agit de Mohamed Ali), qui se croyait plus grand que les Pharaons et qu'Alexandre »... Pour Waghorn, Mohamed Ali fut un homme supérieur jusqu'à 1838; mais, dès qu'il eut prêté l'oreille aux suggestions politiques de Thiers, il perdit la raison et conçut des projets chimériques, tels que le barrage. Waghorn conclut en ajoutant qu'il ne peut garder son sang-froid en lisant le nom de Stephenson à côté de

---

(1) Record Office, *ibid.*, F. O. à Murray, le 7 fév. 1847.
(2) *Ibid.*, Waghorn à R. Stephenson, le 13 mai 1847.

ceux des ingénieurs français et autrichiens qui se sont engagés dans l'étude du projet (1).

Pourtant, la Société avait continué sa propagande et ses préparatifs d'études, bien qu'elle se fut heurtée à une opposition inattendue: celle de Mohamed Ali lui-même. Le rapport que le consul français en Egypte adressa à son gouvernement le 6 février 1847 nous expose clairement l'attitude que le Pacha décida d'adopter à l'égard des plans de la Société d'Etudes. En outre, il nous renseigne sur les dispositions de l'Autriche et de l'Angleterre dans cette question (2).

En racontant l'histoire de la constitution de la société, et en précisant le rôle dévolu à chacun de ses trois groupes, le consul dit que, selon la correspondance reçue par son collègue d'Autriche, « il paraîtrait que le gouvernement autrichien prend un très vif intérêt au succès de cette société; on assure même que M. Négrelli est spécialement désigné et envoyé par lui » (3).

---

(1) *Ibid*. Ce langage surprend chez Waghorn, auquel la Compagnie actuelle du Canal, en reconnaissance de ses efforts pour l'utilisation de la voie de Suez, éleva une statue à l'entrée du canal, le jour où il fut ouvert à la navigation universelle. Le barrage dont il parle comme d'une œuvre chimérique est actuellement un des plus grands travaux du système d'irrigation en Egypte.

Quant à Stephenson, il se montra plus tard, par sa duplicité envers ses collaborateurs, plus digne de l'estime de son compatriote Waghorn.

(2) Arch. aff. étr. corr. politique; Egypte, vol. 19, dép. n° 75, le 6 février 1847.

(3) *Ibid.*

Quand à Mohamed Ali, il était tellement préoccupé de la question, qu'il en avait parlé plusieurs fois au consul de France (1). « Le Vice-Roi, dit le rapport de ce consul, comprend que le percement d'un canal à travers l'isthme de Suez serait de nature à donner à l'état de choses qu'il a fondé en Egypte, des éléments de force et de stabilité qu'il est loin d'avoir aujourd'hui, en rattachant à l'intérêt purement égyptien les intérêts communs de toutes les puissances riveraines de la Méditerranée; il n'a donc pu que voir avec satisfaction le pas important que la question du canal paraît être à la veille de faire; en conséquence, il est décidé à faciliter, autant qu'il dépendra de lui, la mission des ingénieurs, et il fonde sur les résultats qu'elle produira de grandes espérances ».

Le compte rendu de l'opinion de Mohamed Ali permet de croire que celui-ci favorisait les études de la Société. C'est juste; mais il n'est que de connaître les conditions auxquelles le prudent Pacha était déterminé à prêter son concours à la Société, pour arriver à la conclusion qu'il était, en fait, diamétralement opposé au plan fondamental de cette même Société. Le document politique que nous venons de citer nous en donne la preuve. Relativement aux difficultés que la Société avait à surmonter, dans le cas où ses études seraient couronnées de succès, le consul prévoyait l'opposition

(1) *Ibid.*

cachée ou déclarée de l'Angleterre, puisque les puissances de la Méditerranée gagneraient ce qu'elle perdrait elle-même du commerce de l'Orient. « D'ailleurs, continua-t-il, il était dans l'intérêt politique de l'Angleterre que ses possessions en Orient demeurassent aussi éloignées que possible de l'Europe ». Et il poursuivait: « Je pense ne pas me tromper, M. le Ministre, en émettant l'opinion que cette puissance, qui n'hésiterait pas un instant à creuser elle-même le canal, si elle était possesseur du sol parce qu'elle en réglerait la navigation suivant ses convenances, se montrera toujours opposée au percement du canal dont l'accès serait ouvert aux marines commerciales de toutes les nations. C'est par ce motif qu'elle presse le Vice-Roi de construire entre le Caire et Suez un chemin de fer qui, en même temps qu'il contribuerait à faire considérer un canal comme inutile, serait exclusivement avantageux aux voyageurs anglais, et servirait d'ailleurs de plus d'une façon ses vues d'avenir dans ce pays » (1).

A cette considération, le consul ajoutait que Mohamed Ali ne concèderait jamais à aucune société la construction du canal, quelle que fût la somme qu'elle lui offrirait. « Il a, dit-il, tous les moyens nécessaires pour faire la chose lui-même et sans le secours des capitaux étrangers; il demandera à la France des ingénieurs pour diriger les travaux, mais ces ingénieurs

(1) Arch. aff. étr. *Ibid*.

seront à sa solde et ne travailleront que pour lui » (1).

C'est ici où la Société se trouvait en opposition avec Mohamed Ali, puisqu'il était convenu entre ses membres que le résultat des études serait présenté, après avoir l'approbation du gouvernement égyptien, aux financiers européens qui devraient contribuer à l'exécution du projet; ainsi l'entreprise aurait un caractère international tout comme la constitution de ses groupes d'ingénieurs, tandis que le Pacha d'Égypte n'envisageait qu'un projet purement égyptien.

Mais il y avait une troisième difficulté annoncée par le consul français: c'est que l'Autriche, « qui ne paraît pas animée, disait-il, d'intentions très bienveillantes pour le gouvernement de son Altesse (Mohamed Ali) », désirait présenter le plan définitif à la Sublime Porte et s'entendre avec elle pour lui payer les revenus annuels, au lieu de les verser à Mohamed Ali. Cette manœuvre, pensait le consul, aurait pour résultat certain de faire échouer toute l'entreprise (2).

Pour le moment, l'attitude de l'Autriche semblait inquiéter Mohamed Ali et préoccuper les cercles politiques en Égypte. Ainsi, le 28 mars, le consul français rapportait de nouveau à son gouvernement que le projet du canal serait, sous la pression de l'Autriche, pré-

---

(1) Arch. aff. étr. *Ibid.*

(2) *Ibid.* En ce qui concerne le plan conçu par l'Autriche dans cette question, on trouve plus de détails dans le rapport du comte Fiquelmont, déjà cité; voir annexe n° 1.

senté à la Porte, et que Mohamed Ali serait traité comme un simple gouverneur de province; dans le cas où il refuserait d'obéir, le canal serait exclu des frontières de l'Egypte qui n'étaient pas encore fixées (1).

Le consul attribuait essentiellement cette attitude de l'Autriche à son représentant en Egypte, M. de Laurin « dont, dit-il, les mauvaises dispositions pour le Vice-Roi ne sauraient être mises en doute » (2).

Pourtant, nous savons déjà par le rapport du comte Fiquelmont que la politique de l'Autriche dans cette question était fondée sur des considérations dont le Prince Metternich avait eu l'initiative. Il était tout naturel que M. de Laurin réglât son attitude sur celle de son chef. D'ailleurs, il tâchait de justifier la politique de son gouvernement en déclarant que le projet du canal ne ressemblait point aux autres œuvres accomplies par Mohamed Ali, puisque celles-ci ne touchaient absolument pas aux intérêts des Puissances, tandis que le canal, qui joindrait les mers des Indes à la Méditerranée, serait un passage très important pour toutes les puissances maritimes. Vu son influence sur le développement du commerce, il serait nécessaire de veiller sur lui; par conséquent, les Puissances devaient s'entendre avec la Porte qui était le souverain de Moha-

---

(1) Arch. aff. étr. *Ibid.*, dép. n° 80, du 26 mars 1847.
(2) *Ibid.*

med Ali, et qui seule était capable de traiter une question d'une telle importance (1).

Quant à la France, quelle attitude avait-elle décidé de prendre dans cette question? Favorisait-elle le plan de Mohamed Ali ou s'associait-elle au projet de la Société d'Etudes et à la politique de l'Autriche? Les deux à la fois, nous semble-t-il. Fidèle à son désir constant de voir la voie de Suez ouverte pour la communication avec les Indes, elle ne pouvait qu'encourager tout projet qui pouvait y aboutir, — dans la mesure où ses intérêts étaient sauvegardés. Or, la Société d'Etudes était constituée à Paris et par les efforts des Français. En même temps, l'amitié de Mohamed Ali pour la France était toujours parfaitement sûre. La France ne pouvait donc que se réjouir du percement du canal, quel que fût celui des deux systèmes qui l'emportât. Mais laissons parler les faits.

Le 27 mars 1847, le ministre de l'agriculture communiquait à son collègue des affaires étrangères une dépêche de la chambre de commerce de Marseille qui le sollicitait d'approuver sa décision d'offrir 5.000 frs. à la Société d'Etudes du projet du canal (2). Dans sa réponse, le ministre des affaires étrangères parle de l'importance de l'ouverture du canal, et souligne l'intérêt

---

(1) Arch. aff. étr. *Ibid*.

(2) Arch. aff. tr. corr. polit., Egypte, vol. 19: le ministre de l'agriculture au ministre des aff. étr. le 27 mars 1847.

que présente pour la France, ainsi que pour les autres puissances de la Méditerranée, le succès du projet. Par conséquent, il ne peut que voir avec satisfaction, le projet d'études. Il déclare aussi que, de son côté, Mohamed Ali est favorable à l'entreprise, à condition qu'il n'y ait pas de complications politiques, et qu'il prenne l'entreprise entièrement dans ses mains (1).

Nous sommes frappés du contraste qui se manifeste ici entre l'intérêt que porte le ministre au succès du projet lui-même et son indifférence au mode d'exécution. Nous signalons ce fait pour avancer, dès maintenant, que la France n'avait d'autre désir que de voir le canal ouvert à la navigation universelle, sans nourrir aucune arrière-pensée ni aucune ambition impérialiste comme on devait chercher à l'en accuser plus tard, quand on commença le creusement du canal actuel. Hâtons-nous de dire que la France, en 1847, se trouvait à une heure favorable pour réaliser ses visées, si elle en avait, soit qu'elle persuadât Mohamed Ali d'exécuter le projet de lui-même avec le concours de ses ingénieurs français — et il en était capable —, soit qu'elle déterminât secrètement les Saint-Simoniens — eux-mêmes des Français —, à constituer leur Société exclusivement de Français, et qu'elle leur fournît les fonds et l'appui nécessaires.

---

(1) *Ibid.* Le ministre des aff. étr. au ministre de l'agriculture, le 3 avril 1847.

⁂

Mohamed Ali, toujours inquiet des intentions de l'Autriche, ne pouvait que voir d'un mauvais œil l'arrivée en Egypte du groupe autrichien des ingénieurs de la Société d'Etudes; il en entretint le consul français: « Cette affaire du canal de Suez, disait-il, peut donner lieu à une de ces complications qu'on redoute et que je cherche plus que personne à éviter » (1). Puis il parla de nouveau de la politique que l'Autriche avait décidé d'adopter dans la question du percement de l'isthme, et il lui dit que bien que la Société fut constituée à Paris, il lui semblait que c'était l'Autriche qui l'avait prise le plus à cœur (2). « Je vous le déclare, dit Mohamed Ali, non seulement je ne prêterais pas mon concours à une entreprise ainsi formée et conduite, mais encore je lui opposerais la résistance la plus vive » (3). En effet, le Pacha se montra tellement opposé à l'idée de laisser le projet entre d'autres mains que les siennes, qu'il alla même jusqu'à déclarer que dans le cas où les Puissances le forceraient à choisir entre l'abdication et l'abandon de sa résolution de creuser lui-même le canal, il

(1) Arch. aff. étr. corr. politique, Egypte, vol. 19; dép. du consul n° 82, datée du 16 avril 1847.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

choisirait d'abdiquer (1). Il laissait aux Puissances le soin de s'entendre entre elles en ce qui concernait l'aspect politique du problème. Quant à l'exécution du projet et à la surveillance du canal, il n'admettait aucune intervention étrangère (2). Mais c'était la politique de l'Autriche qui le préoccupait le plus. « L'Autriche, m'a-t-elle (Son Altesse) dit souvent, me veut du mal, nous déclare le rapport du consul français.... Elle trouvera, je le sais, un puissant auxiliaire à sa haine pour moi dans Rachid Pacha (le Grand Vizir d'alors), qui s'estimera heureux chaque fois qu'il pourra manifester l'aversion qu'il a pour Mohamed Ali » (3).

Le Pacha, d'ailleurs, ne cachait pas ses intentions même au consul autrichien. Ainsi celui-ci rapporta à son gouvernement le 13 avril 1847 que le Pacha était défavorable à la Société d'Etudes (4). Dans son rapport du 19 avril (5), ce consul rapporte à son gouvernement, d'après le compte rendu donné par le vice-consul autrichien au Caire de la réception des ingénieurs autrichiens par le Pacha (6), que celui-ci leur avait déclaré qu'il

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Arch. aff. étr. *Ibid.*

(4) Haus, Hos und Staats Archiv. Vienne; F. 13; dép. de Laurin, le 13 avril 1847.

(5) *Ibid.* dép. du 19 avril.

(6) *Ibid.* Dép. du Vice-Consul au Caire au consul général à Alexandrie, datée du Caire, le 17 avril 1847.

était bien décidé à ne concéder jamais à une société étrangère le creusement du canal, puisqu'il avait lui-même les moyens de l'exécuter avec ses ingénieurs.

Cependant, les travaux d'études avançaient et, le 3 mai 1847, le consul anglais rapportait à son gouvernement qu'enfin un plan détaillé du canal joignant les deux mers avait été présenté au gouvernement égyptien (1). Il remarquait d'abord que si le plan apparaissait exécutable, il aurait sans doute pour les intérêts commerciaux et politiques de la Grande-Bretagne une importance extrême, supérieure à celle de tout autre projet qui pourrait changer la face du globe. Il ajouta que le plan avait été préparé par Linant, et qu'il serait examiné par des experts européens, autrichiens, français et anglais. « Je n'ai entendu parler, écrivait-il, d'aucune intervention directe dans cette question, soit du gouvernement de la France, soit de celui de l'Autriche, mais il n'est pas douteux que le projet est favorisé par toutes les deux, et surtout par l'Autriche ». Le consul conclut son rapport en demandant des instructions sur l'attitude qu'il devrait prendre à l'égard de cette question (2).

Le Foreign Office répondit (3) qu'il lui était impossible de porter un jugement précis sur la praticabilité

---

(1) Record Office F. O. 195, Murray à Palmerston, le 3 mai 1847.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.* F. O. à Murray, le 27 mai 1847.

du canal aussi bien que sur son influence touchant les intérêts de la Grande-Bretagne. En conséquence, le tînt de toute activité ouverte et déclarât qu'il n'avait consul était informé que le plus sage était qu'il s'abspas reçu d'instructions de son gouvernement, ni pour soutenir, ni pour combattre le projet.

« Néanmoins, déclarait le Foreign Office, le gouvernement de Sa Majesté Britannique est convaincu qu'un chemin de fer à travers le désert, du Nil jusqu'à Suez, est considérablement avantageux, et en même temps plus facile et moins coûteux qu'un canal joignant les deux mers ». Et toutefois, après avoir énuméré quelques-unes des difficultés que rencontrait la réalisation du projet du canal, le Foreign Office se bornait prudemment à dire: « Il serait audacieux d'affirmer que toutes ces difficultés ne pourraient être surmontées par l'intelligence des ingénieurs modernes » (1). En principe, le gouvernement de Sa Majesté se montrait favorable à l'exécution du projet, puisqu'il faciliterait et raccourcirait les communications entre l'Europe et l'Asie et les rendrait moins chères; or, l'Angleterre étant la nation qui avait le plus de part à ce commerce, profiterait sûrement de cette nouvelle situation (2).

Quant au côté politique de la question, le Foreign Office exprimait l'avis que la France désirait voir le

---

(1) Record Office, *ibid.*
(2) *Ibid.*

projet exécuté, parce qu'elle y trouverait de grandes facilités militaires et navales, étant ainsi plus rapprochée de l'Inde que l'Angleterre; la France avait aussi avantage à faire passer ses bateaux de guerre par le canal pour toutes ses opérations militaires soit dans le Levant, soit dans la Mer Rouge, le Golfe Persique ou l'Océan des Indes. Le Foreign Office se montrait d'ailleurs assuré que, tant que l'Angleterre maintiendrait sa supériorité navale, elle profiterait du canal plus que la France. En conclusion, le gouvernement britannique déclarait à son représentant en Egypte qu'il ne voulait pas s'opposer absolument au percement du canal, mais, en même temps, qu'il préférerait de beaucoup la construction d'un chemin de fer, qui, à son avis, serait beaucoup plus avantageux aux intérêts du Pacha (1).

Cependant, l'Angleterre ne se contenta pas de ses efforts auprès de Mohamed Ali pour faire échouer le projet du canal, et faire avancer celui du chemin de fer. Elle s'adressa à la Porte, comme nous l'indique une dépêche de l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, à lord Palmerston (le 3 juillet 1847), L'ambassadeur y fait à son chef le compte rendu de ses démarches auprès de Rachid Pacha pour lui persuader de faire savoir au Pacha d'Egypte que la Porte aimerait mieux voir construire un chemin de fer qu'un canal (2). Le Grand Vizir répondit qu'il avait eu une

---

(1) Record Office. *Ibid.*

(2) Record Office, *ibid.*, Canning à Palmerston, le 3 juillet 1847.

conversation à ce sujet avec Kiamil Pacha, le gendre de Mohamed Ali, qui se trouvait à Constantinople, et que celui-ci avait déclaré qu'il avait été chargé par son beau-père de faire savoir à la Porte que plusieurs puissances l'avaient pressé de construire un canal, soit à ses frais, soit à ceux d'une compagnie étrangère constituée pour cet objet, mais qu'il avait opposé à toutes les propositions concernant la compagnie étrangère un refus énergique, ayant lui-même l'intention d'entreprendre l'exécution du projet, dès qu'il aurait terminé ceux qui l'occupaient à ce moment. Mohamed Ali exprimait l'espoir que la Porte se conformerait à son attitude à l'égard du projet de ladite compagnie, dans le cas où des démarches seraient faites à Constantinople. Rachid Pacha déclara à l'ambassadeur anglais qu'il ne serait pas possible pour le Vice-Roi de s'occuper de l'exécution du canal avant plusieurs années, et qu'il ne pouvait pas commencer les travaux du creusement avant de solliciter le consentement de la Porte. Néanmoins, le Grand Vizir promit à son interlocuteur de saisir toutes les occasions pour se prononcer auprès de Mohamed Ali en faveur du projet du chemin de fer (1).

Lord Palmerston accueillit ces nouvelles avec satisfaction (2). Mais certes, le noble lord éprouva encore

---

(1) Record Office. *Ibid.*

(2) *Ibid.* Dép. de Palmerston à Canning, le 29 juill. 1847.

plus de satisfaction en apprenant que Rachid Pacha avait communiqué au représentant de Sa Majesté Britannique son intention de faire savoir à Mohamed Ali que la Porte préférait le chemin de fer au canal, et l'avait assuré que, lui Grand Vizir, le canal ne serait jamais creusé (1).

Peu de temps après cette déclaration, la Porte envoya en Egypte Chewkit Bey, le secrétaire privé du Sultan, pour présenter des cadeaux à Mohamed Ali. L'ambassadeur anglais se hâta de rappeler au Grand Vizir ses promesses concernant le canal et le chemin de fer, et lui indiqua que cette mission offrait à la Porte l'occasion de tenir ses engagements. Mais Rachid, qui avait prévu cette démarche, rassura son interlocuteur, affirmant que déjà des instructions en ce sens avaient été données à Chewkit (2).

Aussitôt que Chewkit fut de retour, l'ambassadeur britannique rapporta à son gouvernement, d'après ce que lui avait dit Rachid, que le Pacha d'Egypte se montrait hostile autant au projet du chemin de fer qu'à celui du canal (3).

Cependant, la Société d'Etudes continua d'exécuter le programme qui avait été arrêté depuis sa constitution. Ainsi, des ingénieurs français arrivèrent en Egypte en

---

(1) Record Office, *ibid.* Dép. de Canning à Palmerston, le 31 juillet 1847.

(2) *Ibid.* Canning à Palmerston, le 1er sept. 1847.

(3) *Ibid.*, Canning à Palmerston, le 17 oct. 1847.

septembre 1847 sous la présidence de M. Bourdaloue, pour se charger de leur part des travaux (1).

De leur côté, les Anglais continuèrent leurs tentatives pour s'assurer le transit par la voie de terre. Ayant constaté l'opposition irréductible de Mohamed Ali à la construction d'un chemin de fer, un Anglais se présenta au Pacha, avec un projet de voitures à vapeur pour le service du transit entre le Nil et Suez (2). Mais Mohamed ne revint pas sur sa décision.

A vrai dire, sa politique tendait secrètement à opposer l'un à l'autre les deux projets du canal et du chemin de fer (3). Quant aux facilités qu'il offrit aux ingénieurs de la Société d'Etudes, il n'avait d'autre but que de satisfaire l'opinion publique en France et en Autriche. En même temps, il comptait sur l'Angleterre pour combattre le canal, et sur la France et l'Autriche pour empêcher la construction du chemin de fer (4). Pourtant, s'il avait eu la liberté de choisir, il aurait opté pour la construction du canal, puisque la rivalité et la jalousie des Puissances les auraient déterminées à se surveiller réciproquement, comme le faisait remarquer le consul français auprès de Mohamed Ali — (5).

---

(1) Arch. aff. étr. corr. polit., Egypte, vol. 19, dép. du consul datée du 19 sept. 1847.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*, dép n° 90, datée du 6 déc. 1847.

(4) *Ibid.*

(5) *Ibid.*

Quant au chemin de fer, disait le consul, « il ferait du passage de l'Egypte le monopole de l'Angleterre, c'est-à-dire de la nation qui convoite ardemment la possession de ce pays, et qui ne tarderait pas à se faire, de cette concession si imprudemment faite, un prétexte et un moyen pour arriver à ses fins » (1).

***

Bientôt, l'Egypte devait être privée de l'œil vigilant de Mohamed Ali. Ce grand homme qui, par son génie, avait conquis de haute lutte pour l'Egypte et pour sa famille une situation remarquable au milieu du monde civilisé, fut atteint à la fin de sa vie d'affaiblissement cérébral. Son œuvre était déjà faite, et il ne restait à ses successeurs qu'à la conserver et à l'achever. Telle fut bien la politique de son fils Ibrahim pendant les quelques mois de sa régence. A sa mort (novembre 1848) son neveu Abbas, petit-fils de Mohamed Ali, le remplaça dans ses fonctions de régent jusqu'au 2 août 1849. Ce fut alors que le grand vieillard rendit son dernier souffle; Abbas fut nommé Pacha d'Egypte.

Dès sa régence, Abbas adopta une politique hostile à celle de ses illustres prédécesseurs (2). Il congédia

(1) Arch. aff. étr. *Ibid.*

(2) *Ibid.* Corr. cons. le Caire, le 24 mars 1849.

25.000 hommes de ses troupes, renvoya les hauts fonctionnaires qui demeuraient fidèles au régime d'Ibrahim et de Mohamed Ali — et surtout, un grand nombre de Français — interrompit les travaux publics déjà commencés par son grand-père, et alla même jusqu'à concevoir l'idée de vendre sa flotte à l'Autriche, projet que seule l'influence du consul général de France le força d'abandonner (1). De son côté, l'Angleterre n'allait pas tarder à profiter des dispositions du nouveau Vice-Roi à l'égard de la politique de Mohamed Ali. Peu à peu elle allait gagner de l'influence auprès d'Abbas, tandis que le consul français au Caire allait être en situation de se plaindre à son gouvernement dans ses termes: « L'administration égyptienne montre dans la plupart de ses actes, en ce qui concerne ses rapports avec nos nationaux, une rudesse de formes tout-à-fait inusitée » (2).

En effet, l'Angleterre fut tellement encouragée par la nouvelle situation créée en Egypte depuis l'avènement d'Abbas, qu'elle revint à ses anciens plans de domination de la route des Indes, autant dans la Mer Rouge que dans l'Egypte. Un rapport du consul de France au Caire en 1850, nous dévoile un de ces plans (3). Il raconte qu'un certain M. de Grontin, ex-agent consu-

---

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.;* dép. du 30 avril 1849.
(3) *Ibid.;* dép. n° 58, datée du 1er juillet 1850.

laire à Mossouah a acheté la province d'Edd, sur la côte d'Abyssinie, qui appartenait précédemment à une compagnie française. Mais il semble qu'il n'ait d'autre rôle que de servir une intrigue anglaise. « J'étais arrivé à cette conclusion, écrit le consul français, que le sieur de Grontin ne chercherait à traiter avec le sieur Lewis (alors le propriétaire de la province en question) que dans le but de céder immédiatement à l'Angleterre, avec un bénéfice énorme, les droits dont la transmission lui aurait été faite. Ainsi l'Angleterre, déjà assurée d'un pied à Aden, poserait l'autre sur le continent africain. Forte d'une telle situation, cette puissance dominerait sans conteste la Mer Rouge; elle pourrait faire à loisir sur un territoire à elle appartenant tous les préparatifs d'une invasion en Egypte, invasion qu'elle opèrerait inopinément soit par le sud, soit par le nord ». Au surplus le consul nous fournit une autre preuve encore plus positive de la manœuvre anglaise dans cette affaire: « Le sieur de Grontin, dit-il.., est venu me déclarer qu'il entendait bien que le gouvernement français lui achetât ses droits de propriété sur cette partie de l'Abyssinie, au prix de 400.000 francs; faute de quoi, il s'empresserait de les céder à l'Angleterre qui, dit-il, a déjà fait des offres » (1).

Nous signalons cet incident, tout simplement pour

---

(1) Arch. aff. étr., *ibid.*
(2) *Ibid.*

indiquer que l'orientation de la politique anglaise était restée toujours la même, bien que nous soyons privés des documents nécessaires pour montrer comment cette affaire se termina.

Cependant, l'Angleterre recommençait à travailler activement en Egypte. M. Stephenson, le célèbre ingénieur anglais, y arriva vers la fin de 1850, visita le Barrage, puis parcourut la Haute Egypte jusqu'à Assouan, ainsi que le désert de Sinaï, en suivant le chemin de Suez (1). En rapportant cette visite à son gouvernement, le consul français au Caire écrivait: « J'ai tout lieu de conjecturer que ce savant Anglais a été appelé secrètement dans ce pays, soit pour donner son avis sur les grands travaux projetés, soit pour contrôler les opérations des ingénieurs français employés au service du Pacha » (2). Le vrai but de la visite de Stephenson ne tarda pas à devenir public. Comme il était associé avec les Saint-Simoniens dans leur projet d'un canal à travers l'isthme de Suez, on pourrait croire que cette visite était relative à ce projet. Mais la lettre qu'écrivit Enfantin à M. Dufour à Leipzig, le 12 mai 1851, nous fait connaître la vérité: « Je n'ai reçu de notre collègue M. Stephenson aucune communication officielle sur son voyage en Egypte, se plaignait Enfantin, mais j'ai tout lieu de croire que les bills publiés depuis son retour sur

---

(1) *Ibid*. Dép. n° 76, le 23 déc. 1850.
(2) *Ibid.*

les résultats de son voyage sont vrais, c'est-à-dire qu'il a travaillé pour l'exécution d'un chemin de fer et combattre celle d'un canal; c'est-à-dire encore qu'il a fait précisément le contraire de ce que nous nous sommes tous proposé en formant la Société dans laquelle pourtant il est entré avec nous » (1).

A dire vrai, en cette occasion, les Anglais ne demandèrent pas ouvertement la construction d'un chemin de fer d'Alexandrie à Suez. Ils cachèrent leurs intentions sous la forme d'un projet local exclusivement avantageux à l'Egypte: un chemin de fer d'Alexandrie au Caire. En même temps, leur influence sur le Vice-Roi était devenue de plus en plus forte. Même quand il s'absenta du Caire pour faire dans la Basse-Egypte un voyage de plusieurs semaines, M. Murray, le consul général d'Angleterre lui tint fidèle compagnie (2). « C'est pendant cette période, affirme le consul de France au Caire (3), et sous l'influence de l'agent britannique, que S. A. a signé le traité pour la construction d'un chemin de fer allant d'Alexandrie au Caire; l'exécution des travaux est confiée à une compagnie anglaise qui opèrera sur les données de M. Stephenson; les dépenses seront faites par le gouvernement égyptien ». Quant aux circonstances qui avaient obligé le

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 226.
(2) Arch. aff. étr. corr. cons.; dép. n° 96, le 6 août 1851.
(3) *Ibid.*

Vice-Roi à se jeter dans les bras des Anglais et à leur accorder facilement ce que Mohamed Ali leur avait obstinément refusé, le rapport du consul français dit: « Cette entreprise était projetée depuis assez longtemps..., seulement on ne s'attendait pas à une conclusion aussi prompte. Mais il paraît certain que les embarras où se trouve actuellement Abbas Pacha, à l'occasion de ses démêlés avec la Porte, ont mis un terme aux hésitations de Son Altesse qui croyant pouvoir compter sur l'appui du cabinet de Londres, en retour de cette immense concession, a donné son agrément à la création de cette voie ferrée, dont le prolongement jusqu'à Suez s'exécutera en son temps » (1). Le consul conclut ainsi: « En réfléchissant à l'importance que les Anglais y attachaient, on ne peut se défendre de soupçonner qu'ils viennent d'ouvrir à travers l'Egypte une route d'étape pour leurs armées de de l'Inde » (2).

Ce projet, ranima la rivalité entre la France et l'Angleterre. Celle-ci tâcha de persuader la Porte de donner son approbation à la concession accordée par Abbas (3). La Porte ne se laissa pas convaincre par les arguments de l'Angleterre, et la France l'encouragea dans son attitude. Dans un rapport adressé le 2 octo-

---

(1) Arch. aff. étr., *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Record Office F. O. 195, F. O. à Canning, le 29 juillet 1851.

bre 1851 par le comte Buol, ambassadeur d'Autriche à Londres, au Prince Schwarzenberg (1), l'attitude des deux grandes rivales dans cette question est bien définie. « M. l'Ambassadeur de France, écrivit le comte Buol, qui se montre très jaloux des négociations que poursuit le gouvernement anglais avec le Vice-Roi d'Egypte à l'effet d'établir une voie de fer entre Alexandrie et le Caire, m'a dit dernièrement d'un air satisfait que les obstacles élevés par la Porte étaient loin d'être aplanis, et qu'au contraire l'entente qui semblait vouloir se préparer se trouvait de nouveau entièrement rompue. La Porte exige péremptoirement que le Pacha d'Egypte fournisse les preuves que l'entreprise n'exige ni l'entremise des étrangers, ni la levée d'un emprunt ou d'un nouvel impôt, et refuse son consentement, tant que ces éclaircissements n'auront pas été fournis.

« Il paraît que l'Ambassadeur et lord Palmerston se sont réciproquement assez franchement épanchés à ce sujet. M. le principal secrétaire d'Etat lui aurait déclaré que l'Angleterre s'opposerait toujours à l'établissement d'un canal traversant l'isthme de Suez, parce qu'une flotte française pourrait avoir brûlé les établissements aux Indes avant même qu'on pût se douter de cette intention à Londres.

« L'ambassadeur, par contre, lui objecta que le gou-

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv., F. 13, dép. n° 178 du comte Buol au Prince Schwarzenberg; Londres, le 2 oct. 1851.

vernement français, tout en ne voulant pas mettre obstacle à un chemin de fer entre Alexandrie et le Caire, ne consentirait jamais à ce que cette route fût prolongée jusqu'à Suez sous les auspices et le contrôle du gouvernement anglais ou même d'une société anglaise » (1).

En outre, le comte Buol déclare que l'ambassadeur français lui a dit que la France encourageait la Porte dans son attitude, et qu'il était possible que la Porte, en cas d'insoumission du Vice-Roi, demandât aux grandes Puissances leur intervention conformément aux garanties de 1841. Commentant cette éventualité, le comte Buol dit: « C'est ainsi qu'une question d'intérêt a complètement interverti les rôles des deux puissances. La Grande-Bretagne, qui alors avait épousé les intérêts du Divan, s'intéresse pour l'indépendance de l'Egypte, tandis que la France, qui allait pour les intérêts de cette dernière se mettre en guerre avec l'Europe, intrigue pour resserrer les liens de vasselage » (2).

Pourtant, l'Angleterre emporta la victoire dans cette lutte diplomatique et le 3 novembre 1851, le consul français du Caire rapportait à son gouvernement que l'ordre avait été donné aux ingénieurs anglais de commencer sans retard le chemin de fer (3).

---

(1) Haus, Hof und Staats Arch. *Ibid.*

(2) *Ibid.*

(3) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire; dép. n° 101, le 5 nov. 1851.

Il présumait que ce chemin serait prolongé du Caire à Keneh en Haute Egypte, parce que le mouillage de Kosseir paraissait beaucoup plus commode que celui de Suez. Cette présomption était basée sur le fait que Stephenson avait parcouru le chemin de Kosseir pendant son séjour en Egypte, et que le télégraphe avait été installé à Kosseir (1).

Ce succès paraissait consolider l'influence britannique. En effet, Abbas tomba tellement sous l'influence anglaise, que quand la Porte lui demanda d'introduire certaines modifications dans l'administration égyptienne, auxquelles il était hostile, il alla faire un voyage en Haute-Egypte, « afin d'attendre en paix l'issue des démarches faites dans son intérêt à Londres » (2). Le consul général anglais, M. Murray ne tarda pas à aller le rejoindre (3), et lui tint constamment compagnie jusqu'à son retour au Caire (4).

Pendant ce temps là, les travaux du chemin de fer se poursuivirent avec activité, et plus de 4.000 hommes furent mis à la disposition d'ingénieurs entre Alexandrie et Atfé, pour le terrassement de la chaussée (5). « Il est à croire, écrivait le consul de France au Caire

---

(1) *Ibid.*

(2) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire; dép. n° 107, le 5 fév. 1852.

(3) *Ibid.*; dép. n° 107, le 5 fév. 1852.

(4) *Ibid.*

(5) *Ibid.*

à son gouvernement, qu'on se dispose à presser le chemin dans la direction de Suez. En effet, j'ai appris que M. Stephenson, qui vient de parcourir l'isthme, sous l'apparence de visiter ce qui reste des anciens canaux servant autrefois à la communication des deux mers, s'est occupé de ce qui est relatif au prolongement de la voie sur ce point » (1).

Chaque jour, Abbas se pliait davantage au joug de la politique anglaise, au point que lorsqu'on eut constaté que les frais du chemin de fer excèderaient les prévisions, il songea à suspendre les autres travaux publics — le barrage compris (2). Or, l'Angleterre, toujours préoccupée de poursuivre en Egypte sa politique d'antagonisme envers la France, nomma comme remplaçant à M. Murray — quand celui-ci demanda un congé —, le colonel Rose, son consul général à Beyrout, le même qui s'était montré si hostile à la politique française lors des événements de 1840 (3).

Cependant, les Anglais avec leur caractère habituel de « businessmen » surent tirer parti de leur ascendant sur le Vice-Roi. C'est ainsi que la Compagnie des Indes conclut avec lui un traité, aux termes duquel il s'engageait à faire transporter, en un certain nombre d'heures, de Suez à Alexandrie, tous les colis de la malle pour le prix de 6.000 livres sterling par an (4).

---

(1) Arch. aff. étr., *ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*, dép. n° 110, le 15 mai 1852.
(4) *Ibid.*; dép. n° 111, le 4 avril 1852.

Jusque là, c'était M. Walnes, le consul anglais au Caire, qui avait rempli cette fonction pour 12.000 livres sterling par an (1). Eut-il donc à souffrir de ce nouveau contrat? En aucune façon: bien que la construction du chemin de fer continuât sur plusieurs points, et progressât chaque jour, le Pacha acheta à M. Walnes — on peut bien deviner sous quelle pression — ses barques, ses chameaux, ses chevaux etc... à un prix avantageux; il lui donna en outre des commissions à faire à Londres et à Paris pendant deux années (2). Mais M. Stephenson eut aussi sa part aux profits de l'influence anglaise: il fut payé cinq millions de francs « tant pour acquitter les dépenses déjà effectuées que pour se ménager une garantie d'indemnité, dans le cas où des événements imprévus s'opposeraient à la continuation de l'ouvrage » (3), c'est-à-dire du chemin de fer.

D'ailleurs, les intrigues anglaises affectèrent jusqu'aux relations du Vice-Roi avec sa famille. Soudainement on sut au Caire que Son Altesse Saïd Pacha — le prince héritier — quittait précipitamment l'Egypte. En rapportant cette nouvelle à son gouvernement, le consul de France au Caire disait (4): « Cette détermination volontaire ou forcée de la part de Saïd Pacha

---

(1) Arch. aff. étr., *ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.;* dép. n° 115, le 5 juin 1852.

s'est produite si subitement et l'exécution en a été si précipitée, qu'elle n'a pas laissé de causer beaucoup de surprise. Il faut en effet que ce prince ait de fortes raisons, autres que les raisons de santé, pour quitter en ce moment l'Egypte... Cependant l'opinion générale incline à considérer l'éloignement du successeur éventuel de S. A. Abbas Pacha comme le résultat d'une intrigue ourdie par M. Murray dans un sens et pour un but qui ont échappé jusqu'à présent à la pénétration des observateurs. Ce qui contribue à faire peser sur M. le consul général d'Angleterre la responsabilité de cet acte, c'est qu'il est positif qu'après l'embarquement du prince cet agent a insisté auprès du Vice-Roi pour que des perquisitions fussent faites dans le palais de Saïd Pacha, et qu'à la suite de ces investigations, toutes les personnes qui s'y trouvaient, domestiques ou autres, ont été arrêtées et amenées à la Citadelle du Caire, où elles sont restées détenues ».

La France fut alarmée de l'influence croissante de la Grande-Bretagne en Egypte. Elle se hâta d'envoyer M. le Comte Bacciochi avec des présents pour le Vice-Roi, et dès son arrivée « des explications catégoriques furent échangées, quelques erreurs redressées » (1).

Pourtant, l'influence anglaise demeura prédominante. D'abord, les ingénieurs anglais manifestèrent une grande activité pour terminer le chemin de fer et bien qu'on

---

(1) Arch. aff. étr. *ibid.;* dép. n° 121, le 6 oct. 1852.

n'eût pas encore décidé si on le continuait jusqu'à Suez ou jusqu'à Keneh, le consul français écrivait à se sujet (1): « Il n'est guère permis de supposer que la voie ferrée s'arrêtera au Caire, car ce chemin, pour être une œuvre rationnelle, au point de vue de ses constructeurs, doit absolument relier les deux mers ». Mais ce n'était pas là tout ce dont était capable la politique anglaise en Egypte. En mars 1853, le Vice-Roi ordonna la levée de 26.000 hommes pour un but ignoré (2). Aussitôt, le consul de France au Caire rendit compte de ce fait à son gouvernement et conclut son rapport dans ces termes: « Je présume donc que les préparatifs militaires qui s'organisent sont disposés en prévision d'événements pouvant survenir en Europe, auquel cas l'armée du Vice-Roi garderait l'Egypte, *et couvrirait pour l'Angleterre la route des Indes* » (3). Il s'agissait des événements qui précédèrent la guerre de Crimée. Or, bien que la conjecture du consul français correspondit — et corresponde encore aujourd'hui — à ce qui était le vrai but de toutes les intrigues anglaises en Egypte, il se trompait sur l'objet de la levée d'hommes dont il était question. C'était la Porte qui l'avait ordonnée pour garder la Syrie (4).

---

(1) *Ibid.;* dép. n° 124, le 15 nov. 1852.
(2) *Ibid.;* dép. n° 132, le 31 mars 1853.
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.;* dép. n° 133, le 12 juin 1853.

Enfin, la tutelle anglaise sur l'Egypte qui avait commencé avec l'avènement d'Abbas cessa avec la mort de celui-ci, survenue le 16 juillet 1854 dans des circonstances mystérieuses. Mohamed Saïd, le plus jeune des fils de Mohamed Ali, lui succéda, et entama un nouveau chapitre dans l'histoire de la politique égyptienne et des communications entre l'Europe et l'Orient.

CHAPITRE IV

LE PERCEMENT DU CANAL ACTUEL

A l'avènement de Saïd, la question des communications entre l'Europe et l'Orient entre dans sa dernière phase. Le canal cessa d'être un simple projet pour devenir une réalité, après une longue période de luttes entre la politique traditionnelle de l'Angleterre et celle de la France. Les péripéties essentielles en sont trop connues pour qu'il soit nécessaire d'y insister; nous nous bornerons à exposer ce qui se passa dans les coulistes diplomatiques, dans la mesure nécessaire pour faire comprendre les événements.

⁂

M. Ferdinand de Lesseps apprenait au milieu des ouvriers, sur un bâtiment qu'il faisait surélever à la

Chesnaie, l'avènement de son ami Saïd Pacha (1). Il s'empressa de lui écrire pour le féliciter, et il informa le Prince qu'il irait lui présenter ses hommages sitôt Saïd de retour de Constantinople, où il devait aller recevoir son investiture.

Le Prince ne tarda pas à répondre à M. de Lesseps et lui donna rendez-vous à Alexandrie au commencement de novembre (2); M. de Lesseps songeait déjà à profiter de cette occasion pour gagner le Vice-Roi au

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez (1854, 1855, 1856); Paris, Didier et C°. — Lettre à M. S. W. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas en Egypte; La Chesnaie, le 15 sept. 1854, p. 4.

(2) F. de Lesseps: *Ibid.*

« L'amitié que Saïd Pacha avait vouée à Ferdinand de Lesseps était une dette de reconnaissance contractée envers ce dernier lorsqu'il était consul au Caire. Le jeune prince était d'une corpulence peu habituelle à son âge. Son père, Méhémet Ali, très sévère pour les siens, attribuait ce précoce embonpoint à de l'indolence et à de la paresse. Tous les mois, il le faisait peser devant lui, et s'il constatait un accroissement, il le morigénait et le mettait à la plus stricte diète. Ferdinand, ayant un jour été le témoin d'une scène de ce genre, pria le vice-roi de lui confier son fils, et l'assura qu'en même temps qu'il cultiverait son intelligence il le soumettrait à des exercices corporels qui feraient diminuer son obésité.

« ...Depuis lors, le jeune Saïd s'installa presque au Consulat français. De Lesseps faisait avec lui de la gymnastique ou de l'escrime, ou bien l'emmenait au désert à cheval. Pendant ces courses, Ferdinand de Lesseps façonna l'esprit du jeune prince aux idées de civilisation, et gagna sa confiance ». L. Bridier. Une famille française, Les de Lesseps. Paris, éditeur Albert Fontemoing, 1900, p. 36.

projet du canal. C'est que depuis l'année 1832, époque où il arriva à Alexandrie comme élève consul, M. de Lesseps s'était préoccupé de la question et n'avait cessé d'y songer. C'était son chef, M. Mimaut, alors consul général de France en Egypte, qui le premier l'y avait intéressé. « Je n'oublierai jamais, dit M. de Lesseps (1), que M. Mimaut, le grand ouvrage de l'expédition d'Egypte à la main, m'initia à l'étude du canal des deux mers, au sujet duquel j'avoue avoir été jusque là dans l'ignorance la plus complète ».

Aussitôt qu'il eut obtenu en 1849 sa mise en disponibilité de ministre plénipotentiaire, il s'occupa de résumer les notes que ses études sur la question du canal lui avaient fournies, dans un mémoire qu'il fit traduire en arabe; il l'envoya de Paris le 18 juillet 1852 à M. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas en Egypte (2). Il laissa à son ami le soin de juger si Abbas Pacha était homme à en comprendre l'utilité pour l'Egypte, et s'il était disposé à concourir à son exécution (3). M. Ruyssenaers répondit qu'il n'y avait rien à faire avec le Pacha, et qu'il fallait attendre (4). Mais M. de Lesseps ne se résigna pas à l'indifférence et à l'inaction. Il se décida à agir auprès de la Porte par l'intermédiaire

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents; *ibid.* Journal du 24 nov. 1854, p. 37.

(2) *Ibid.* Lettre à M. Ruyssenaers, Paris, le 8 juillet 1852, p. 1.

(3) *Ibid.*

(4) Bridier. Une famille française, p. 315.

d'un financier de ses amis, M. Benoît Fould, qui devait s'associer à une opération ayant pour but de créer, à Constantinople, un Crédit Mobilier (1). Pourtant, « le négociateur envoyé à Constantinople, rencontra des difficultés qui firent renoncer au projet. Un des arguments qui lui furent opposés était l'impossibilité de prendre l'initiative d'un travail à exécuter en Egypte, où le Vice-Roi avait seul la faculté de l'entreprendre » (2). Dans cette situation, M. de Lesseps fut forcé de laisser dormir son mémoire sur le percement de l'isthme, en attendant des temps plus propices (3).

Or, ces temps ne tardèrent pas à venir avec l'avènement de son ami Saïd Pacha. En s'empressant à son rendez-vous avec le Vice-Roi, M. de Lesseps avait le désir et l'espoir de réaliser son projet. Cependant, il garda le silence et écrivit à M. Ruyssenaers dans le même but: « Pas un mot, dit-il (4), à qui que ce soit du projet de percement de l'isthme, avant mon arrivée ». Il débarqua à Alexandrie le 7 novembre 1854, et bien qu'il se rendît au consulat général de France, il ne disait mot au consul de son projet: « Je remis à M. Sabatier (le consul) des dépêches dont je m'étais chargé

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents, *Ibid.* Lettre à M. Ruyssenaers, le 5 nov. 1852.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.* Lettre au même, le 15 sept. 1854, p. 4.

à Paris, dit M. de Lesseps (1), et où il n'était nullement question de mon projet du canal dont je n'avais parlé à personne, pas même à mon frère, directeur au ministère des affaires étrangères ».

Donc, quand M. de Lesseps se présenta auprès de Saïd Pacha, il ne fondait sa confiance dans le succès que sur les liens d'amitié qui les unissaient, et sur la double conviction que le projet était réalisable, et Saïd assez intelligent pour en comprendre l'utilité.

***

Le Vice-Roi reçut son ami avec effusion. Il lui rappella ses souvenirs d'enfance, l'appui qu'il en avait quelquefois reçu contre les sévérités de son père, les persécutions qu'il avait subies et les malheurs qu'il avait endurés sous le règne d'Abbas Pacha ; enfin, il l'entretint de son désir de faire le bien et de rendre la prospérité à l'Egypte (2). M. de Lesseps, tout en le félicitant de ses intentions, ne fit aucune allusion à son projet.

Ce fut pendant le voyage qu'ils firent ensemble dans le Désert Libyque d'Alexandrie au Caire, à la tête d'une armée de 10.000 hommes, que de Lesseps s'ouvrit au

(1) F. de Lesseps. *Ibid.*, Journal du 7 novembre 1854.
(2) F. de Lesseps. *Ibid.*

Vice-Roi de son projet de percement de l'isthme de Suez. Enfin, ce fut dans la journée du 15 novembre qu'il jugea le moment propice pour aborder franchement la question avec Saïd. Voici ce que M. de Lesseps nous rapporte dans son journal au sujet de la discussion et de la décision à laquelle elle aboutit (1) : « J'exposai mon projet sans entrer dans les détails en m'appuyant sur les faits et arguments développés dans mon mémoire, que j'aurais pu réciter d'un bout à l'autre ».

« Mohamed Saïd écouta avec intérêt mes explications. Je le priai, s'il avait des doutes, de vouloir bien me les communiquer. Il me fit, avec beaucoup d'intelligence, quelques objections auxquelles je répondis de manière à le satisfaire, puisqu'il me dit enfin : Je suis convaincu, j'accepte votre plan ; nous nous occuperons dans le reste du voyage des moyens d'exécution, c'est une affaire entendue ; vous pouvez compter sur moi ».

Le soir même, M. de Lesseps s'occupa de « donner le dernier coup de lime au mémoire improvisé que lui avait demandé le Vice-Roi, et qui était déjà préparé depuis deux ans » (2). Le 21 novembre, sur le Nil, près de Néguilah, il lui donna lecture de ce mémoire ; Saïd lui indiqua quelques passages à retrancher. Il lui donna également lecture du projet de firman de concession. Approbation complète (3). Pourtant, Saïd avait des ap-

---

(1) *Ibid.;* Journal du 15 nov. 1854.
(2) F. de Lesseps. *Ibid.*
(3) *Ibid.;* Journal du 21 nov. 1854.

préhensions sur l'opposition de l'Angleterre. Dès leur arrivée au Caire, il recommanda à M. de Lesseps « d'aller le plus tôt possible voir M. Bruce, agent et consul général d'Angleterre, de lui faire part de l'intention de Son Altesse de faire percer l'isthme de Suez, et de lui communiquer les documents relatifs au Canal » (1). M. de Lesseps se rendit aussitôt chez M. Bruce. Celui-ci lui déclara qu'il ne pouvait parler au nom de son gouvernement, mais il ne craignit pas cependant de manifester « son opinion personnelle, de laquelle il résultait que du moment où il n'y avait, dans cette affaire, ni intervention, ni influence d'une puissance quelconque, et qu'il s'agissait de capitaux libres devant s'engager dans une entreprise autorisée par le chef du pays, il ne pouvait prévoir aucune opposition de la part de l'Angleterre » (2).

Le Vice-Roi fut satisfait du résultat de cette conférence, et le lendemain quand les consuls généraux se présentèrent auprès de lui pour le complimenter à l'occasion de son arrivée dans sa capitale, il leur annonça sa résolution de faire ouvrir l'isthme de Suez et de charger M. de Lesseps de constituer une compagnie de capitalistes de toutes les nations, à laquelle il concèderait le droit d'exécuter et d'exploiter cette entreprise (3).

---

(1) *Ibid.;* Journal du 24 nov. 1854.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.;* Journal du 25 nov. 1854.

Enfin, le 30 novembre, Saïd Pacha signa l'acte de concession, et donna à M. de Lesseps tous les pouvoirs. M. de Lesseps envoya à tous les consuls généraux des copies de cet acte et aussi de son mémoire (1), en les informant que le Vice-Roi allait s'entendre directement avec la Porte sur cette question.

En communiquant à son gouvernement les documents relatifs au projet, le consul de France au Caire se borna à lui faire un compte rendu du voyage de M. de Lesseps avec le Vice-Roi d'Alexandrie au Caire, et à dire (2): « Pendant ce petit voyage, M. de Lesseps a obtenu du Vice-Roi le privilège du percement de l'isthme de Suez. Cet immense travail, dont l'exécution aura tant d'importance, doit s'opérer aux frais d'une compagnie, soit au moyen d'une tranchée qui divisera l'isthme, soit par la restauration de l'ancien canal qui faisait communiquer les deux mers ».

Quant au consul général d'Angleterre, il adressa à son gouvernement un rapport sur la question, en lui transmettant le mémoire de de Lesseps et le projet de firman, « selon le désir du Vice-Roi ». Dans ce rapport (3). M. Bruce informait le Foreign Office que M. de Lesseps n'avait pas entretenu M. Sabatier, le consul

---

(1) Voir J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, Annexe 12 et 13. Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 4.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire, dép. n° 163, le 30 nov. 1854.

(3) Record Office. F. O. 78 vol. n° 1152, Bruce à Clarendon, le 3 déc. 1854.

général de France, de son projet pour lequel il avait obtenu facilement l'approbation de Saïd « à condition qu'il ne rencontrât aucune opposition de la part des grandes puissances » (1). Quant à M. Bruce, il n'avait, disait-il, fait à Saïd Pacha aucune objection : il s'était borné à lui conseiller de ne pas s'aventurer dans l'affaire financièrement, et de laisser au marché financier le soin d'évaluer les chances de succès d'une pareille spéculation ; Saïd s'était laissé persuader (2).

En outre, le consul anglais, guidé par sa fidélité à la politique de son gouvernement, proposa au Vice-Roi la prolongation du chemin de fer jusqu'à Suez. Il lui indiqua que l'argent nécessaire pour l'exécution de ce projet pourrait être trouvé par les entrepreneurs de la ligne entre Alexandrie et le Caire — qui était alors presque terminée — et que le remboursement de cet argent serait effectué dans un délai de plusieurs années (3). « Pourtant, disait-il (4), Saïd Pacha a éprouvé une invincible répugnance, jusqu'à présent, contre tout projet qui pourrait imposer à l'Egypte une charge financière, parce qu'il est pressé de tous les côtés d'acquitter les dettes léguées par l'administration d'Abbas Pacha ».

En considération de ces embarras financiers, M.

---

(1) Record Office. *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*

Bruce eut l'idée généreuse de ne pas insister pour son projet auprès du Vice-Roi avant d'avoir des instructions de son gouvernement (1).

En reparlant du projet du canal, le consul anglais confirmait à son gouvernement qu'il avait des raisons de croire que de Lesseps avait présenté son projet à Saïd, sans en avoir reçu mission du gouvernement français (2).

Passant à la discussion des avantages de chacun des deux projets de canal, l'un direct et l'autre indirect, M. Bruce rappelle au Foreign Office l'importance qu'a pour la Turquie ainsi que pour les puissances intéressées au maintien des communications entre l'Orient et l'Europe la conservation de ces entreprises entre les mains d'une puissance neutre et non agressive. Or, il se demande comment cette neutralité pourrait être maintenue (3). Il reconnaît que M. de Lesseps propose l'exécution du canal par une compagnie universelle, et qu'il l'a assuré de l'abstention complète du gouvernement français dans la constitution des fonds nécessaires, mais il se demande de nouveau comment on pourrait empêcher l'intervention du Crédit Mobilier qui est soutenu par ce gouvernement (4).

M. Bruce concluait en indiquant que l'ouverture du

---

(1) Record Office; *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*

canal augmenterait le commerce de l'Europe avec les pays riverains de la Mer Rouge ; en conséquence, des établissements étrangers y seraient installés ; des conflits avec les peuples étaient à prévoir ; ils serviraient de prétexte à des interventions armées, dont le résultat serait une occupation permanente. Il craignait que ce fût le cas pour l'Egypte elle-même (1).

De son côté, le consul général d'Autriche s'empressa le 2 décembre 1854 de donner un compte rendu à son gouvernement de ce qui venait de se passer entre le Vice-Roi et de Lesseps. Il souligna en particulier le fait que M. de Lesseps ne voulait pas donner à son projet un caractère national, mais un aspect absolument universel, afin d'éviter des complications politiques, surtout de la part de l'Angleterre (2). Il disait en outre que Saïd Pacha se chargeait d'obtenir le consentement de la Porte et que ce prince comptait pour réussir sur l'appui de l'Internonce Impérial de l'Autriche à Constantinople (3).

En effet, « le Vice-Roi s'est empressé de profiter du premier départ du paquebot depuis son arrivée au

---

(1) *Ibid.* Les appréhensions de M. Bruce étaient malheureusement justifiées, mais il ne pouvait prévoir à ce moment que ce serait l'Angleterre qui jouerait un rôle dont l'éventualité le préoccupait tant.

(2) Haus Hof, und Staats arch. Vienne, f. 13, dép. n° 1923 de Huber au comte Buol; le 2 déc. 1854.

(3) *Ibid.*

Caire, pour entretenir le Sultan de sa résolution de faire ouvrir le canal maritime de Suez » (1). Cette démarche si loyale et si scrupuleuse de la part de Saïd Pacha devait lui créer des tourments innombrables pendant toute la durée de son règne. Elle commençait d'ailleurs une période d'intrigues, les plus serrées qu'ait jamais suscitées la rivalité de l'Angleterre et de la France. Mais il faut dire que si cette lutte fut provoquée par la démarche de Saïd auprès de la Porte, on devait s'y attendre du moment où Saïd consentait à l'exécution du canal. L'Angleterre s'y était déclarée hostile depuis longtemps, et elle ne savait pas céder, même devant les instances du monde entier et les assurances évidemment sincères d'une alliée qu'elle accusait de nourrir des arrières-pensées. Les pages suivantes nous feront assister à ce spectacle, peu ordinaire, sauf dans les annales de la Grande-Bretagne.

***

Prévoyant l'opposition de l'Angleterre, M. de Lesseps rechercha l'appui des Anglais aussitôt qu'il se trouva investi par le Vice-Roi de pouvoirs exclusifs pour la fondation et la direction de la future compa-

(1) F. de Lesseps. Lettres, journal et documents, 1re série: Lettres à M. Arlès Dufour, le 14 déc. 1854, p. 57.

gnie du canal. Ainsi, il s'adresse le 3 décembre 1854 à M. Richard Cobden, membre du Parlement et libre échangiste renommé: « Je viens, lui écrivit-il, comme ami de la paix et de l'Alliance Anglo-Française, vous apporter une nouvelle qui contribuera à réaliser cette parole: *Aperire terram gentibus.* Quelques personnes prétendent que le projet du Vice-Roi rencontrera de l'opposition en Angleterre. Je ne puis le croire. Vos hommes d'Etat doivent être trop éclairés pour que, dans les circonstances actuelles, j'admette une semblable hypothèse... Si, par impossible, les difficultés dont on nous menace déjà se produisaient, j'espère que l'esprit public, si puissant en Angleterre, aurait bientôt fait justice des oppositions intéressées et des objections surannées. Permettez-moi de compter sur votre juste influence » (1).

Bientôt, la nouvelle de la concession accordée à M. de Lesseps commença à émouvoir le monde entier. L'Empereur Napoléon III montra combien il appréciait la décision de Saïd Pacha en lui faisant remettre le Grand Cordon de la Légion d'honneur le 22 décembre 1854. « Le Vice-Roi, écrivit le consul de France au Caire (2), a paru attacher un grand prix à cette haute distinction,

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents, *op. cit.*, p. 32-34. Cobden ne soutint pas de Lesseps, contrairement à son espoir.

(2) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire; dép. n° 164, le 26 déc. 1854.

car il a manifesté beaucoup d'émotion en répondant au discours de M. Sabatier ». Ce geste de la France excita la fureur de l'Angleterre, et provoqua plus que jamais ses soupçons à l'égard du projet du canal. De son côté, M. de Lesseps ne manqua pas de prendre ses mesures pour tenir tête à la vive opposition qu'il attendait. Par instinct d'homme pratique et par calcul, il mit d'abord ses soins à bien assurer la base de ses opérations. Le 23 décembre, il quitta le Caire et se rendit à l'isthme de Suez pour compléter sur place ses études, ainsi que pour prendre possession du terrain. Il était accompagné de Linant Bey et de Mougel Bey, les éminents ingénieurs français qui étaient en service en Egypte depuis de longues années et qui avaient concouru à tous les travaux d'études relatifs au canal. L'exploitation dura jusqu'au milieu de janvier 1856. Il en résulta que Linant et Mougel tombèrent d'accord sur « la possibilité d'exécution du grand canal à travers l'isthme avec deux entrées parfaitement accessibles à la navigation et un magnifique port dans le bassin du lac Timsah » (1).

Pendant ce temps-là, l'Angleterre commença ses manœuvres diplomatiques contre le canal, mais d'abord, avec réserve, de peur de troubler les relations amicales

---

(1) F. de Lesseps; Lettres, journal et documents, *op. cit.*, p. 151. Linant et Mougel achevèrent au mois de mars 1855 un « avant-projet pour le percement de l'isthme de Suez », qui était destiné à être soumis à l'examen du monde savant et financier.

que la guerre de Crimée avait établies à ce moment-là entre elle et la France. Elle sonda les intentions de son alliée à l'égard du projet de M. de Lesseps. M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, eut beau affirmer à lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre à Paris, au nom de son gouvernement, de la manière la plus positive » (1), que le gouvernement français n'avait aucun intérêt particulier dans l'entreprise de M. de Lesseps, qu'il y était favorable tout simplement à cause des grands avantages qui en résulteraient pour le monde commercial et qu'il n'interviendrait d'aucune façon dans cette affaire. Malgré ces affirmations, l'Angleterre agissait au Caire et à Constantinople pour faire échouer le projet. En même temps que lord Clarendon communiquait à M. Bruce les déclarations de M. Drouyn de Lhuys, il lui enjoignait de faire savoir au Vice-Roi que l'Angleterre maintenait toujours son attitude d'opposition à l'idée même d'un canal (2).

A Constantinople, lord Stratford réussit à arracher au Grand Vizir, Rachid Pacha, — dont les sentiments envers l'Egypte et l'attitude dans la question du canal ont été exposés plus haut, ainsi que sa soumission à la volonté de l'Angleterre —, la promesse qu'il désapprouverait le projet du canal, en faisant état des conditions

---

(1) Record Office. F. O., 78, vol. 1152; Cowley à Clarendon, Paris, 26 déc. 1854.

(2) Record Office. *Ibid.* Clarendon à Bruce, le 9 janv. 1855.

financières fâcheuses où se trouverait l'Egypte, et recommanderait au Pacha de faire construire un chemin de fer jusqu'à Suez, par une compagnie, si le gouvernement ne pouvait pas l'entreprendre lui-même (1). Ici, nous sommes frappés du peu de consistance des arguments que lord Stratford pressa le Grand Vizir, qui subissait sa tutelle, de faire valoir auprès de Saïd Pacha.

La construction du canal, disait-il, comportait deux risques pour l'Egypte: un risque financier, un risque politique. On ne voit pas comment les finances de l'Egypte pouvaient se trouver compromises — puisqu'en raison du caractère privé de la compagnie, l'Etat égyptien était parfaitement libre de s'abstenir de toute participation à la constitution des fonds nécessaires. D'autre part, il n'y avait aucun danger politique à redouter d'une compagnie internationale.

Par contre, la construction du chemin de fer, que recommandaient avec tant d'insistance les agents de l'Angleterre, comportait des dangers autrement réels, dangers d'ordre financiers, si c'était l'Egypte qui s'en chargeait; dangers d'ordre politique, comme déjà l'avait dit Mohamed Ali (2), si l'exécution en était confiée à

---

(1) *Ibid.* Stratford à Clarendon (confidentiel), le 11 janv. 1855.

(2) Mohamed Ali prévoyait d'ailleurs que, même construit par l'Egypte, le chemin de fer serait accaparé par les Anglais et deviendrait entre leurs mains un instrument de domination politique (v. ch. III).

une compagnie anglaise. C'était cette deuxième méthode que préférait d'ailleurs, et que proposait l'Angleterre (1), comme étant celle qui lui assurerait mieux la mainmise sur l'Égypte. Mais la logique était le dernier souci d'une politique cyniquement égoïste.

⁂

Bien que lord Stratford « se trouvât sans instructions de son gouvernement » à ce moment (2), il agissait comme nous venons de le voir, guidé naturellement par la politique traditionnelle de son gouvernement. D'ailleurs, en s'entretenant de la question du canal avec l'Internonce d'Autriche à Constantinople, « il exprima l'opinion personnelle, écrivit l'Internonce au Comte Buol (3), que l'exécution de ce plan pourrait facilement devenir une cause de refroidissement entre les deux puissances maritimes ». Cette déclaration faite par le représentant de la Grande-Bretagne ne pouvait qu'étonner son collègue d'Autriche qui disait: « Cette manière de voir à l'égard d'une entreprise destinée à

(1) Voir plus haut la proposition que M. Bruce fit à Saïd Pacha (dép. du 3 déc. 1854, *op. cit.*).

(2) Haus, Hof, und Staats archiv., f. 13, l'ambassade de Constantinople au comte Buol, le 8 janv. 1855.

(3) *Ibid.*

devenir un bien commun à toute l'Europe m'a semblé être en contradiction avec la supériorité de l'Angleterre dans la science de l'économie politique, et avec les principes de la liberté du commerce qu'elle professe » (1).

Tandis que la politique anglaise prenait à Constantinople le caractère d'une opposition irréductible, lord Cowley affectait maintenant auprès du gouvernement français une attitude amicale en assurant à M. Drouyn de Lhuys que « le gouvernement de Sa Majesté Britannique n'avait aucune intention de pousser son opposition hors des limites de la courtoisie » (2), et que cette opposition, « n'était dans aucun sens dictée par un esprit d'hostilité aux intérêts de la France » (3). De son côté, M. Drouyn de Lhuys, déclara que M. Sabatier, le représentant de la France en Egypte, se prononçait contre le canal, et que des instructions lui étaient envoyées de s'abstenir de toute intervention en faveur de M. de Lesseps, la France n'ayant aucun intérêt particulier dans la question, et ne désirant que laisser l'affaire tout entière à la considération impartiale du gouvernement égyptien (4).

Mais l'attitude de l'Angleterre avait alarmé le Vice-Roi et M. de Lesseps, et en conséquence, le départ de

(1) *Ibid.*

(2) Record Office. F. O. 78, vol. 1152; Cowley à Clarendon, le 19 janv. 1855.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

celui-ci pour Constantinople fut décidé pour obtenir la sanction de la Porte au projet. De Lesseps s'embarqua à Alexandrie le 27 janvier 1855, « muni par le Vice-Roi des lettres de recommandations les plus pressantes » (1). Mais, à peine était-il arrivé à Constantinople, que le Grand Vizir adressait à Saïd Pacha au sujet de la sanction sollicitée, une lettre (2), dont une copie était *très confidentiellement* communiquée à lord Stratford. Ce document portait que la Sublime Porte se montrait favorable à l'idée de concéder à une compagnie le projet d'un chemin de fer allant jusqu'à Suez. Quant au projet du canal, le Grand Vizir ne cachait qu'il appréciait les avantages qui en résulteraient pour le commerce, mais il considérait que le chemin de fer diminuerait l'importance du canal. En conclusion, on demandait au Pacha de plus amples détails sur la nature de la compagnie qui entreprendrait le projet, ainsi que son opinion personnelle et sincère sur la question (3). Est-il besoin de dire que cette lettre avait été rédigée sous la pression de lord Stratford? Les sentiments dont elle était l'expression nous obligent à le penser.

A Constantinople, M. de Lesseps s'était assuré le

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents, *op. cit.*, p. 113.

(2) Record Office F. O. 78, vol. 1152, Stratford à Clarendon, « très confidentiel », le 12 fév. 1855.

(3) *Ibid.*

concours de l'Internonce d'Autriche, du ministre d'Espagne, du chargé d'affaires de Hollande, et de plusieurs personnages qui étaient en mesure de lui venir en aide (1). L'Internonce d'Autriche, en particulier, était ouvertement favorable au canal; il déclara à son gouvernement qu'il allait prêter à l'entreprise tout l'appui dont il disposait (2). Son gouvernement, qui n'était pas moins enthousiaste, lui demanda — après avoir consulté le ministre du commerce (3) et en avoir reçu l'approbation la plus absolue (4) — de s'associer à toutes les démarches que ferait son collègue de France auprès de la Porte en faveur du canal, même s'il n'était pas d'accord avec l'ambassadeur d'Angleterre (5). Pourtant, l'influence que lord Stratford exerçait sur le Grand Vizir contrebalançait tout l'appui que de Lesseps trouvait à Constantinople, aussi que tous les arguments qu'il employait pour vaincre l'hésitation de la Porte. A vrai dire, bien que le Grand Vizir ne voulût contrarier ni le Vice-Roi, ni la France, par un refus catégorique, ni l'Angleterre par une sanction du projet, il

---

(1) F. de Lesseps: Lettres, journal et documents, *op. cit.*, p. 117.

(2) Haus, Hof und Staats Archiv Vienne, F. 13, dép. n° VIII. B, Bruck au comte Buol, le 25 janv. 1855.

(3) *Ibid.* Min. des aff. étr. au min. du commerce le 6 janv. 1855.

(4) *Ibid.* Réponse du min. du commerce le 18 janv. 1855.

(5) *Ibid.* Dép. du comte Buol au Koller, n° 5, le 12 janv. 1855.

inclinait au fond, à céder au désir du Vice-Roi (1). Aussi bien, devant l'activité de lord Stratford, l'ambassadeur de France, tout en s'abstenant d'une intervention officielle, laissait savoir à la Porte que son opposition à la construction du canal serait accueillie avec déplaisir par l'Empereur et son gouvernement (2). En conséquence, lord Stratford conseillait au Grand Vizir d'adopter une politique de temporisation (3). Le désir de maintenir l'alliance entre les deux grandes puissances maritimes pendant la guerre de Crimée reléguait d'ailleurs un second plan pour le moment, toute autre préoccupation. Ainsi, les instructions du Foreign Office à lord Stratford l'invitèrent à s'abstenir de toute protestation « officielle » contre le projet de M. de Lesseps (4). Néanmoins, nous allons voir plus loin que dans l'esprit de l'Angleterre, cette attitude, dictée par la nécessité de ménager son alliée dans la guerre de Crimée était toute provisoire.

Fidèle au conseil anglais, la Porte décida de nommer

---

(1) Record Office F. O. 78, n° 1485; Suez Canal, vol. 5 memorandum of correspondance respecting the Suez Canal projected by Lesseps, confidentielly printed for the Foreign Office; 28 décembre 1859; dépêche de Stratford n° 136, le 22 fév. 1855, et n° 148 le 26 fév. 1855..

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.* du Foreign Office à Stratford; dép. n° 206, le 1er mars 1855.

une commission, pour étudier la question du canal (1). M. de Lesseps se déclara hostile à cette décision (2); convaincu que le terrain ou il fallait manœuvrer était Londres et non Constantinople, aussi se décida-t-il à rentrer en Egypte, avec l'intention d'agir à bref délai à Paris et à Londres. Avant son départ de Constantinople, il eut avec le Grand Vizir un entretien au cours duquel il l'accusa ouvertement de chercher à gagner du temps en retardant sa décision sur le projet du canal (3). De plus, il annonça son intention d'aller d'Egypte en Europe pour exposer ses plans et pour mettre l'opinion publique au courant de tout ce qui s'était passé jusqu'alors (4). Rachid embarrassé, soumis comme il l'était à l'influence de l'Angleterre, pria lord Stratford de solliciter avec insistance de son gouvernement des instructions plus explicites, et de le prier de se mettre en rapport avec le gouvernement français pour s'entendre avec lui sur cette question (5).

M. de Lesseps fut chargé de porter deux lettres à Saïd Pacha: l'une du Grand Vizir et l'autre, privée,

---

(1) *Ibid.* De Stratford au Foreign Office, dép. n° 155 du 1er mars 1855.

(2) Haus, Hof und Staats Archiv, F. 13, Koller à Buol, dép. n° 4 P. Constantinople, le 1er mars 1855.

(3) Record Office. F. O. Suez Canal, vol. 5; memorandum of correspondance respecting the Suez Canal, *op. cit.*, dép. n° 173 et n° 197 de Stratford au Foreign Office, les 8 et 16 mars 1855.

(4) *Ibid.*

(5) *Ibid.*

de Kiamil-Pacha (1) — beau-frère du Vice-Roi, et président du conseil de la Porte. Dans la lettre officielle, on se borna à dire au Pacha que la question du canal qui était une « entreprise des plus utiles » se trouvait actuellement à l'étude du conseil des ministres (2). Dans la lettre de Kiamil, on engageait Saïd à renoncer à l'idée du percement de l'isthme (3). Ces deux lettres — et surtout celle de Kiamil — suscitèrent la méfiance de Saïd Pacha, à tel point qu'il rassembla ses conseillers militaires et leur demanda de le défendre contre ses adversaires (4). Mais de quel côté Saïd appréhendait-il le danger pour lui, aussi bien que pour son projet? Du côté de l'Angleterre et de ses partisans. Il disait au consul général d'Autriche en Egypte que Rachid Pacha n'aurait pas refusé le firman sanctionnant le projet du canal, s'il ne craignait pas le désagrément de l'Angleterre (5).

Cependant, la lettre de Kiamil au Vice-Roi eut des conséquences graves à Constantinople. Lorsque M. Benedetti, chargé d'affaires de l'ambassade française, en

---

(1) Haus, Hof und Staats Arch. Vienne F. 13, Huber au comte Buol, dép. n° 510 le 19 mars 1856.

(2) Voir le texte de cette lettre; F. de Lesseps: Lettres, journal et documents, *op. cit.*, p. 140.

(3) Haus, Hof und Staats Arch. Vienne, f. 13; de Koller au nal et documents, p. 140.
comte Buol, le 19 avr. 1855.

(4) *Ibid.* Huber à Buol, dép. n° 510, le 19 mars 1855.

(5) *Ibid.* Huber à Buol, dép. n° 530, le 17 mai 1855.

fut informé, il adressa à la Porte les plus vifs reproches et lui demanda des explications (1). Rachid s'abrita derrière le prétexte qu'il n'avait connu les termes de la lettre en question qu'après l'expédition de cette dernière (2). Pourtant, il donna sa démission, et Kiamil Pacha y joignit la sienne (3). Bien qu'on ait cherché à cette double démission d'autres motifs (4), c'est en fait uniquement à l'attitude très énergique de M. Benedetti qu'il faut l'attribuer (5). A ce moment, lord Stratford voyageait en Crimée, et on se demanda si son absence ne démontrait pas sa volonté de « ne pas assister à une crise ministérielle qu'il voyait venir infailliblement, sans vouloir ou sans pouvoir l'empêcher » (6). Rachid et Kiamil étaient remplacés par Aali Pacha et Fouad Effendi ; or, en même temps que l'on constatait d'un côté que l'influence anglaise avait perdu par la démission de Rachid « un instrument aussi docile qu'éprouvé » (7), on considérait de l'autre côté que l'influence de lord Stratford à Constantinople subsistait toujours ; elle était regardée « comme une fatalité inévitable, à laquelle les uns se soumettaient par crainte,

---

(1) *Ibid.* Koller à Buol, le 19 avril 1855.
(2) *Ibid.* Koller à Buol, dép. n° 14 B, le 2 mai 1855.
(3) *Ibid.* Koller à Buol, le 2 mai 1855.
(4) *Ibid.*
(5) *Ibid.* Koller à Buol, dép. n° 16 a. h., le 10 mai 1855.
(6) *Ibid.* Dép. du 2 mai, déjà citée.
(7) *Ibid.* Dép. du 10 mai, déjà citée.

les autres par habitude » (1). Ce qui peut étonner toutefois de la part de Stratford dans cet incident, c'est qu'ayant conseillé à Rachid la démarche qui lui avait coûté sa haute position (2), il l'abandonna à son sort au moment critique.

On ne doit pas supposer que la conduite de Stratford ne se fût pas inspirée des instructions du gouvernement de Sa Majesté Britannique. Ce dernier avait répondu à la démarche de son ambassadeur de lui fournir des instructions ; le canal, selon lui, serait inutile, même s'il était exécutable ; en conséquence, il conseillait à la Porte de ne pas donner son adhésion en prétextant que le moment n'était pas favorable pour placer le projet sur les marchés financiers (3). Muni de ces instructions, lord Stratford en avait donné lecture à l'infortuné Grand Vizir pour l'encourager dans son attitude envers M. Benedetti (4).

De son côté, le Vice-Roi, dans son désir de ménager les susceptibilités de l'Angleterre (5), se décida à cons-

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.* Koller à Buol, dép. n° 16, a-h, le 10 mai 1855.

(3) Record Office F. O. 78, Suez Canal, vol. 5, memorandum, *op. cit.*, dép. n° 245, le 29 mars 1855.

(4) *Ibid.* Dép. de Stratford au Foreign Office, n° 238, le 13 avr. 1855.

(5) Outre l'opposition manifestée par l'Angleterre au Canal comme inexécutable, son agent en Egypte, M. Bruce, tâcha à plusieurs reprises d'inquiéter le Vice-Roi, ainsi que le Foreign Office, en soutenant que la sécurité de l'Egypte était menacée

truire le chemin de fer jusqu'à Suez tout en gardant sa détermination de faire exécuter le canal (1).

Cependant, il déclara son intention d'entreprendre lui-même la construction du chemin de fer (2). S'il donna à une maison anglaise (Briggs et C^ie^) la commande des rails (3), il confia à un ingénieur français, M. Mouchelet, la direction de l'entreprise (4). En même temps, Saïd Pacha envoya à Constantinople les renseignements et les plans demandés auparavant par le Grand Vizir (5)

---

par les termes de la concession qui octroyait à la Compagnie le privilège de cultiver une immense partie de l'Egypte dans le voisinage du Canal. D'abord, il indiqua le danger de voir l'influence française s'accroître dans un pays situé entre l'Algérie et les Maronites du Liban. Avec Alexandrie déjà fortifiée, le nouveau Canal servirait de tranchée pour défendre l'Egypte du côté de l'Est, disait-il, et par conséquent l'intégrité de la Turquie serait menacée, étant donné surtout que l'Egype était trop faible pour maintenir son indépendance. Il proposa à son gouvernement de chercher la neutralisation du Canal sous la garantie des Grandes Puissances. (Record Office F. O. 78, 1152 Bruce à Clarendon: dépêches des 18 et 20 février 1855). Quant à cette idée de la neutralisation, nous aurons l'occasion de constater plus loin comment l'Angleterre l'accueillit.

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne; F. 13. Huber à Buol, dép. n° 530, le 17 mai 1855.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

(4) Arch. aff. étr. corr. cons., le Caire, dép. n° 172, le 16 mai 1855.

(5) Haus, Hof und Staats Archiv. F. 13, Huber à Buol, dép. n° 530, le 17 mai 1855.

Nonobstant ces renseignements, qui tendait à démontrer les avantages qui résulteraient pour le gouvernement ottoman d'une entreprise dont les frais seraient supportés par des actionnaires étrangers (1), la Porte ne s'achemina point vers une décision définitive. Elle se trouvait toujours dans une position assez embarassante; l'attitude purement officieuse des représentants de la France et de l'Angleterre lui inspirait le désir d'éviter la collision d'intérêts divergents, et par conséquent, elle voulait user de tous les ménagements possibles en suspendant sa décision (2). Toutefois, elle était déterminée à faire savoir à Saïd Pacha sa ferme intention de maintenir son droit à décider sur les travaux en question (3). Dans une conversation avec Rachid Pacha, l'Internonce d'Autriche lui avait fait observer au sujet de cette sanction préalable que l'Angleterre ne l'avait point jugée nécessaire, lorsqu'elle soutenait la construction du chemin de fer d'Alexandrie, pendant le règne d'Abbas, tandis que maintenant où elle s'opposait au percement de l'isthme, elle soutenait la thèse contraire, suivant laquelle toute décision du Pacha d'Égypte devait être subordonnée à la ratification du Sultan (4). « Rachid m'a répondu, écri-

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, *ibid.;* Koller à Buol dép. n° 20 C, le 7 juin 1855.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*

vait l'Internonce d'Autriche, que relativement au chemin de fer l'Angleterre avait en effet dans le temps émis cette opinion, mais que la Porte dans cette circonstance ayant voulu maintenir le principe formant une des stipulations de la loi d'hérédité des successeurs de Mohamed Ali — s'était décidée à envoyer à Abbas la sanction Impériale et que ce ne fut qu'après l'avoir reçue que ce dernier fit entreprendre les ouvrages projetés » (1). Rachid allait même jusqu'à dire que Saïd risquerait d'être destitué s'il osait donner cours aux travaux du canal, sans attendre l'autorisation du Grand Seigneur (2).

Pour son compte, la Porte ne faisait valoir qu'un seul argument contre l'exécution d'un projet, dont elle ne méconnaissait pas du reste l'importance et la grandeur; c'était la perspective des conséquences politiques qu'entraînerait le percement de l'isthme de Suez en rendant nécessaire la neutralisation de l'Egypte (3). Les craintes des ministres turcs étaient éveillées de ce côté par un article publié dans le *Journal des Débats* du 19 mai 1855 (4). En résumé, la Porte jugeait que les circonstances étaient, à ce moment, peu favorables à l'exécution du projet du canal (5). « Le meilleur moyen d'assu-

---

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*
(5) *Ibid.*

rer et de hâter le succès de l'affaire de Suez, disait l'Internonce d'Autriche, serait d'amener une entente préalable entre la France et l'Angleterre » (1).

M. de Lesseps, comme nous l'avons dit plus haut, était déjà convaincu de la justesse de cet avis, lorsqu'il quitta Constantinople avec l'intention de se rendre d'Egypte en Europe. Et en effet, il s'embarqua pour la France vers la fin de mai 1855. Il ne s'arrêta à Paris que deux semaines, puis s'empressa d'aller en Angleterre (2). Il adressa une lettre au Parlement d'Angleterre, à la Compagnie des Indes, aux maisons de la Cité de Londres, aux chambres de commerce, aux fabricants et aux négociants de toutes les colonies anglaises. Il restait en Angleterre jusqu'à la fin d'août, combattant constamment pour montrer aux Anglais de quel immense intérêt était pour leur commerce la jonction des deux mers. La Compagnie des Indes et la Compagnie Péninsulaire et Orientale de navigation à vapeur proclamèrent alors l'utilité du canal de Suez. Et l'opinion publique, elle aussi, commença à se déclarer en faveur de l'entreprise (3).

En revenant à Paris, M. de Lesseps était reçu par l'Empereur Napoléon III qui lui avait dit: « Cela se

---

(1) *Ibid.*

(2) Pour plus de détails sur tout son voyage jusqu'à son retour en Egypte, voir *Lettres, journal et documents,* par F. de Lesseps, *op. cit.,* p. 197-285; cf. Voisin Bey, t. I, p. 35-51.

(3) J. Ch.-Roux, *op. cit.,* t. I, p. 262.

féra, soyez fort et tout le monde vous soutiendra » (1). La presse française et des hommes politiques éminents ainsi que des savants illustres le soutenaient (2). Mais désirant fortifier davantage sa situation en face de la campagne d'opposition que dirigeaient contre lui le *Times* et la *Revue d'Edinbourg,* M. de Lesseps fit appel à une commission internationale, composée de savants de divers pays de l'Europe y compris l'Angleterre, pour étudier le projet du Canal sur les lieux et se prononcer sur son exécution. En peu de temps, la commission se constitua, et le 18 novembre 1855 elle arrivait à Alexandrie, où « le Vice-Roi n'avait rien négligé pour faire à ses membres un accueil des plus gracieux et des plus distingués » (3). Après un voyage sur le Nil en Haute-Egypte (4), la commission se rendit à l'isthme de Suez où elle passa dix jours en études et en explorations. Dans un rapport sommaire que la commission adressa au Vice-Roi, le 2 janvier 1856 (5), elle déclara l'idée

---

(1) *Ibid.;* cf. L. Bridier: *Une famille française, op. cit.,* p. 337.

(2) J.-Ch. Roux; *op. cit.,* p. 262.

(3) Arch. aff. étr. corr. cons. le Caire, dép. n° 191, le 28 nov. 1855.

(4) Il serait intéressant de noter que le Vice-Roi avait demandé à la commission d'étudier pendant ce voyage le projet d'un barrage à Djebel Silséla, au-dessous de la première cataracte (Arch. aff. étr., *ibid.*). Il en résulte que le barrage actuel d'Assouan dont les Anglais se font honneur et retirent tant de vanité, est dû à l'initiative de Saïd.

(5) J.-Ch. Roux, *op. cit.,* annexe n° 15; cf. Voisin Bey, *op. cit.,* t. I, p. 56.

d'un canal indirect inadmissible ; le tracé direct offrit au contraire toutes facilités pour l'exécution, et la dépense du canal ne dépasserait pas le chiffre de 200 millions porté dans l'avant-projet de Mougel et Linant.

Le 5 janvier 1856, Saïd Pacha octroyait à M. de Lesseps — soutenu par le rapport de la commission — une nouvelle concession confirmative de celle de 1854 (1). Les charges et les avantages de l'entreprise y furent détaillées, et le principe de neutralité du Canal proclamé, sous réserve de la ratification de Sa Majesté Impériale le Sultan. Ni faveur, ni privilège n'étaient accordés à aucune nation — l'Egypte et la Turquie comprises.

Il ne manquait pour commencer les travaux définitifs que la ratification du Sultan. Les événements de 1854 avaient appris à M. de Lesseps que c'était à Londres qu'il fallait frapper pour que la Porte cédât. Il s'empressa donc de retourner en Angleterre espérant cette fois triompher de l'opposition du gouvernement britannique. Mais avant d'aller plus loin, nous allons retracer ici la politique de ce gouvernement pendant la période dont nous venons de parler.

Loin de laisser la Porte se prononcer sur la possibilité de creuser le Canal d'après les études des savants du monde entier auxquels M. de Lesseps se proposait

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, annexe n° 15; Cf. Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 56.

de faire appel et d'exposer ses plans, l'Angleterre la pressa de repousser le projet. Au moment même où de Lesseps arrivait à Paris, le Foreign Office adressa le 6 juin 1855 à lord Stratford des instructions (1), aux termes desquelles l'ambassadeur devait représenter confidentiellement à la Porte que des difficultés techniques ainsi que des obstacles naturels rendraient le succès du projet très douteux; d'autre part, il serait impossible de trouver les fonds nécessaires pour l'exécution de l'entreprise dans cette période de guerre. « Par conséquent, lit-on dans ces instructions (2), M. de Lesseps devait avoir des visées politiques nuisibles aux intérêts du Sultan. C'était pour cette raison et non par jalousie à l'égard de la France, que le gouvernement de Sa Majesté Britannique regarderait avec un extrême regret, une concession territoriale accordée avec tous les droits et privilèges qu'elle comporte à une compagnie, sous quelque forme que ce soit ». Pour alarmer la Porte, on avait mandé à Stratford, de faire savoir que la concession d'un territoire étendu entre la Mer Rouge et la Méditerranée à une compagnie comme celle dont il était question élèverait une barrière entre l'Egypte et la Syrie, et ainsi rendrait plus facile la séparation de l'Egypte d'avec les autres possessions du Sultan (3). D'ailleurs,

(1) Record Office; F. O. 78, 1485; memorandun, déjà cité, dép. n° 429 à Stratford, le 6 juin 1855.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

on voulait persuader au Sultan que, dans la conviction du gouvernement britannique, le Canal ne procurerait pas les avantages escomptés par ses promoteurs, mais qu'il répondrait aux désirs de ceux qui cherchaient à acquérir en Egypte une position indépendante de la Porte ainsi que du Vice-Roi (1).

Cowley protesta auprès du comte Walewsky contre les efforts de M. Benedetti en faveur du Canal; il formula de nouveau les objections que son gouvernement maintiendrait à l'égard du percement de l'isthme, et alla jusqu'à demander au ministre des affaires étrangères de France de ne pas courir le risque de troubler l'accord amical existant alors entre les deux pays, en favorisant un projet contraire aux intérêts anglais en Egypte (2). Le comte Wlewsky se montra désireux de maintenir les bons rapports alors en vigueur, entre son gouvernement et l'Angleterre, et bien que convaincu pour son compte de l'utilité et la praticabilité du Canal, promit à lord Cowley de recommander aux représentants de la France à Constantinople et au Caire de s'abstenir de toute démarche en faveur du projet (3). Aussi bien d'ailleurs, le méfiant lord Cowley déclara à son gouvernement qu'aucun ordre de la part du gouvernement

---

(1) Record Office F. O., 78; *Ibid.*

(2) *Ibid.;* dépêche de Cowley au Foreign Office, n° 665, le 4 juin 1855.

(3) *Ibid.*

français n'empêcherait les agents de la France d'agir en secret contre les intérêts britanniques, aussitôt surgie l'occasion favorable (1).

Le cabinet anglais, mécontent de la position que la France conservait à l'égard du projet, se crut capable de déterminer son alliée à changer d'attitude, en lui présentant plus formellement ses objections. Ainsi, le 8 juin 1855, lord Cowley fut chargé de faire connaître au comte Walewsky que le gouvernement de Sa Majesté Britannique jugeait que la proposition de laisser la question du Canal se décider entre le Sultan et le Vice-Roi d'Egypte n'aurait pour résultat que le renouvellement des menées et des intrigues des agents de la France et de l'Angleterre à Constantinople et à Alexandrie; en conséquence, on risquerait de provoquer l'ancienne lutte d'antagonisme et de rivalité que les deux gouvernements travaillaient à faire disparaître (2). Le gouvernement anglais faisait trois objections au percement de l'isthme (3). En premier lieu, disait-il, le Canal était d'une construction impossible, ce qui lui prouvait qu'il ne pourrait être entrepris que pour des motifs politiques. Deuxièmement, le projet du Canal retarderait, s'il ne l'empêchait pas tout à fait, l'achèvement du chemin de fer entre le Caire et Suez. L'Angle-

(1) Record Office F. O., 78; *Ibid.*
(2) *Ibid.*, Clarendon à Cowley, le 18 juin 1855.
(3) *Ibid.*

terre ne recherchait en Egypte qu'une route facile et rapide vers l'Inde, que lui donnerait la continuation du chemin de fer. Donc, l'ouverture de cette voie étant interrompue ou simplement retardée, les intérêts anglais dans l'Inde en souffriraient gravement. Troisièmement, le gouvernement de Sa Majesté Britannique ne pouvait pas se dissimuler que le projet du Canal était fondé sur une politique offensive de la part de la France dans la question d'Egypte. A son avis, ce projet était un legs de l'ancienne politique française, qui considérait comme un objet d'une grande importance de détacher l'Egypte de la Turquie, pour interrompre la voie de communication la plus facile entre l'Angleterre et les Indes. L'Angleterre appréhendait aussi que des fortifications, dont les plans avaient été élaborés par le ministère de la guerre à Paris, ne fussent établis par des ingénieurs français sur la côte méditerranéenne de l'Egypte, de façon à la défendre contre les forces navales de la Turquie. C'était dans le même but que le grand barrage avait été construit sur le Nil: sous prétexte d'améliorer le système d'irrigation, ce qui était parfaitement inutile, il était destiné à défendre militairement par l'inondation une partie du Delta, ainsi qu'a servir de rempart contre toute force venant du Sud.

Dans l'opinion du cabinet anglais, si le projet du Canal avait été mis en avant, c'était également pour interposer entre l'Egypte et la Syrie une barrière physique défendue par des ouvrages militaires, et une barrière politique constituée par une langue de terre s'éten-

dant de la Mer Rouge à la Méditerranée, concédée à une compagnie étrangère et occupée par elle.

Telles furent les objections que lord Cowley présenta au comte Walewsky. Le gouvernement français ne tarda pas à y répondre en les contestant point par point (1). Il démontra au gouvernement anglais que ces accusations étaient injustes et qu'il était prudent, comme c'était d'ailleurs l'intention de M. de Lesseps, de laisser les experts juger de la praticabilité du Canal. Pour le chemin de fer, le gouvernement français, bien que persuadé pour son compte que le Canal serait une voie plus pratique et plus commode, faisait néanmoins remarquer que le Pacha d'Egypte avait déjà prononcé sur l'exécution des deux projets. D'ailleurs, le fait que l'agent de France à Alexandrie avait appuyé dernièrement le projet du chemin de fer auprès du Vice-Roi prouvait que les agents français s'étaient abstenus de toute intrigue contre les intérêts anglais.

Quant à l'objection purement politique, selon laquelle la France nourrissait des arrières-pensées concernant l'Egypte, le gouvernement impérial répliquait tout simplement que les sentiments de défiance avaient disparu de sa politique, et marquait son espoir que la franchise des explications échangées entre les deux gouvernements permettrait d'examiner avec impartialité la question à

---

(1) Record Office F. O. 78; *ibid.;* Comte Walewsky au Comte Persigny, ambassadeur de France à Londres, le 21 juin 1856.

eux soumise. En même temps, il était affirmé au gouvernement anglais que ses renseignements concernant les fortifications du littoral d'Alexandrie étaient inexactes, et que le ministère de la guerre à Paris n'y était intervenu pour rien ; quant au barrage il ne pouvait servir qu'à l'irrigation (1) ; enfin et d'autre part, bien loin d'être isolée de ses possessions, la Turquie se verrait, grâce au Canal rapprochée des lieux saints de l'Arabie, c'est-à-dire de la source même de l'autorité du Sultan sur les Musulmans ; la colonisation des Européens n'était pas à craindre en Egypte où les hommes de race nilotique pouvaient seuls remplir l'état de travailleurs manuels ; enfin, le principe de l'universalité de l'entreprise donnerait à l'Angleterre, ainsi qu'aux autres nations, toutes les garanties désirables (2).

Malgré cette réponse catégorique du gouvernement français, l'Angleterre ne changea point d'attitude ni de sentiment (3).

Pourtant, le cabinet de Paris et celui de Londres convenaient entre eux, l'un de ne pas insister pour le moment auprès de la Porte sur la sanction de l'entreprise,

---

(1) De fait, le barrage est considéré jusqu'à présent comme l'une des plus grandes œuvres du système d'irrigation en Egypte.

(2) Pour plus de détails, voir de Lesseps : *Lettres, journal et documents, op. cit.*, p. 211 à 220.

(3) Record Office F. O. 78, *ibid.*, Clarendon à Cowley ; dép. n° 666 du 28 juin 1855.

l'autre de ne rien faire pour empêcher que cette sanction pût être donnée plus tard (1).

A vrai dire, tout le monde espérait à ce moment qu'avec le temps la question mûrirait et qu'une solution satisfaisante pourrait être enfin trouvée. Ainsi, bien que l'Autriche fut tout à fait sympathique au projet du Canal et désirât l'appuyer officiellement auprès des cabinets français et anglais, elle jugea que le moment n'était pas encore arrivé pour agir dans ce sens (2).

De son côté le comte Persigny, ambassadeur de France à Londres, était convaincu « que toute tentative de brusquer l'affaire et de surprendre pour ainsi dire le consentement tacite de l'Angleterre serait non seulement contraire aux intérêts de l'entreprise, mais amènerait inévitablement des mésintelligences fort sérieuses entre les deux puissances maritimes. ..... La France, malgré les avantages immenses qu'elle tirerait de cette entreprise, s'abstiendra de susciter à cet égard des embarras à l'Angleterre et des mésintelligences entre les deux pays ». (3).

Dans un rapport qu'adressait à son gouvernement

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, F. 18, *op. cit.*, déclaration de M. Thouvenal, ambassadeur de France à Constantinople à l'Internonce d'Autriche; dép. de Koller à Buol, n° 30 C, le 26 juillet 1855.

(2) *Ibid.* dép. de Buol aux ambassadeurs d'Autriche à Paris (Hubner) et à Londres (Karyoli), le 22 sept. 1855.

(3) *Ibid.* à Buol, dép. n° 10 C C, le 2 oct. 1855.

l'ambassadeur d'Autriche à Paris (1), il affirmait que le comte Walewsky considérait la résistance du cabinet anglais comme une difficulté insurmontable. D'après Walewsky, lord Palmerston et lord Clarendon étaient décidés à s'opposer à outrance à ce que la Porte accordât son autorisation et à en faire, le cas échéant, une question de cabinet (2). « Cela étant, écrivait l'ambassadeur d'Autriche, et les grands intérêts de l'alliance tant que durera la guerre devant nécessairement prendre le pas sur les intérêts comparativement secondaires, le cabinet français renonce pour le moment, à presser vainement une décision qu'il sait d'avance être un refus net. Il compte attendre, et profiter de la première occasion favorable pour enlever l'assentiment de l'Angleterre » (3).

Toutefois, le comte Walewsky était convaincu qu'aucun cabinet dans lequel siégeait lord Clarendon et lord Palmerston ne donnerait son consentement au projet. Il espérait que les capitalistes de la Cité de Londres s'intéresseraient à l'entreprise en escomptant de gros bénéfices, et forceraient leur gouvernement à céder. Dans ce cas les deux lords donneraient leur démission (4).

Mais le comte Walewsky n'était pas resté inactif en

---

(1) *Ibid.* Hubner à Buol, dép. n° 99, litt. E., le 20 oct. 1855.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*

face des considérations par lesquelles le cabinet anglais motivait ses répugnances. Il les avait souvent combattues avec tenacité sinon avec succès : « en vain, disait M. Hübner (1), l'on répond à ces assertions (de l'Angleterre) que la Turquie d'Europe dont l'Égypte fait partie devenant de plus en plus État neutre on pourrait facilement d'après l'exemple des Détroits fermer le Canal de Suez aux bâtiments de guerre en temps de paix ; et en temps de guerre celui qui possède Aden n'est-il pas maître de la Mer Rouge ? D'ailleurs, le canal n'admettra pas de bâtiments ayant le tirant d'eau de vaisseaux de ligne... Mais ces arguments ne produisent aucun effet, et cette affaire si importante reste en suspens... Le moment viendra où la pression des intérêts matériels et le bon sens du public anglais feront justice des préventions évidemment peu motivées du cabinet actuel ».

***

La question en était là, lorsque la commission internationale des ingénieurs termina l'exploration de l'isthme, et se prononça en faveur de l'entreprise comme nous l'avons déjà indiqué. A peine le cabinet anglais eût-il appris le résultat de cette étude, et l'intention

(1) *Ibid.*

qu'avait Saïd Pacha d'envoyer auprès de la Porte Edhem Pacha pour présenter le rapport de la commission et solliciter la sanction du Sultan (1), qu'il s'empressa de demander à son ambassadeur à Constantinople de renouveler ses démarches pour empêcfer une décision favorable (2). Mais cette fois-ci lAngleterre ne chercha pas à soulever des objections techniques. Elle se borna à évoquer de nouveau aux yeux du Grand Vizir les dangers que le Canal, selon elle, créerait pour la Turquie en facilitant à n'importe quel Vice-Roi d'Egypte la réalisation de ses velléités d'indépendance à l'égard de la Porte (3).

Quant à la France, son représentant à Constantinople se montra favorable à la décision de remettre la mission d'Edhem, jusqu'à la publication du rapport détaillé de la commission internationale. Dans le cas où le projet serait jugé praticable et avantageux, toute l'Europe le soutiendrait, et l'opposition succomberait sous la pression de l'opinion internationale. Ainsi la sanction de la Porte serait facilement obtenue.

Bien que la France s'abstînt aussi d'exercer aucune influence à Constantinople en faveur du canal, comme l'avait affirmé Aali Pacha à lord Stratford (4), la dé-

---

(1) Record Office F. O., 78, *op. cit.* Foreign Office à Stratford, dép. n° 78, janv. 1856.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*

(4) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, F. 13, *op. cit.* Prokesch au ministre à Vienne; dép. n° 74, le 10 janv. 1856.

claration que la commission internationale avait faite au Vice-Roi sur la praticabilité du Canal rendit bien difficile à la Porte le refus de la sanction (1) Néanmoins, pour satisfaire au désir de l'Angleterre, le Grand Vizir promit à lord Stratford d'imposer des conditions tellement difficiles à remplir, qu'elles en rendraient impossible la sanction de la Porte (2).

Par ailleurs, l'influence de la politique anglaise se faisait bientôt sentir au sein même du concert européen: les pourpárlers de paix qui devaient terminer la guerre de Crimée étaient déjà engagés quand M. de Lesseps quitta l'Egypte vers la fin de février pour combattre en Europe l'oppositioon anglaise au projet du canal. Il avait conçu l'heureuse idée de proposer à l'Autriche de faire insérer, si possible, dans le traité qu'on allait discuter des articles garantissant la neutralité du Canal (3). Une telle proposition aurait pu être soutenue par toute puissance vraiment désireuse d'arriver à une solution impartiale de la question. L'Angleterre surtout qui manifestait une si vive crainte des arrière-pensées de la France aurait dû être la première à la soutenir. Pourtant, voici ce que le comte

---

(1) *Ibid.*

(2) Record Office. *Ibid.*

(3) Haus, Hof und Staats Arch. Vienne F. 13, *op. cit.*, mémoire présenté à l'Empereur et revêtu de sa signature le 7 mars 1855; *cf.* de Lessepts; *Lettres, journal et documents, op. cit.*, p. 352.

Buol, représentant de l'Autriche au Congrès de Paris, télégraphiait à son gouvernement concernant ses démarches pour réaliser la proposition (1) : « L'affaire de Suez se brise contre une opposition invincible de la part du ministère anglais. Il croirait par là favoriser les vues ambitieuses de la France sur l'Egypte. C'est le véritable motif, mais il en allègue d'autres encore. Lord Clarendon va jusqu'à dire qu'il en ferait au besoin une question de cabinet, et qu'il se retirerait plutôt que d'adopter le projet ».

Certes il serait superflu de commenter cette attitude de l'Angleterre. Mais n'est-elle pas en contradiction avec la prétention qu'avait l'Angleterre d'être la protectrice de l'intégrité de l'Empire Ottoman?

A ce moment, M. de Lesseps était allé en Angleterre pour défendre son projet. Il fit visite au prince Albert et à lord Palmerston, mais celui-ci se montra rempli de défiance et de préjugés à l'égard de la France et de l'Egypte (2).

Devant son opposition irréductible, M. de Lesseps décida de s'adresser directement au public anglais aussitôt qu'aurait été publié le rapport détaillé de la commission internationale des ingénieurs (3). En attendant

(1) Haus. Hof und Staats Archiv. Vienne; Congrès de Paris, carton XII-100; télégr. de Buol le 10 avril 1856.

(2) F. de Lesseps: *Lettres, journal et documents, op. cit.*, p. 377.

(3) *Ibid.*, p. 384-389.

il commença à préparer le terrain pour sa propagande en Angleterre en entrant en relations avec plusieurs personnages de la Cité de Londres, ainsi qu'avec des ingénieurs et des hommes influents (1).

Dès son retour en Egypte vers la fin de novembre 1856, M. de Lesseps s'occupa des travaux préparatoires pour l'exécution de son projet (2). On affirmait même que le creusement du canal d'eau douce qui devait alimenter la région du canal maritime serait commencé en janvier 1857 (3).

Pourtant, le Vice-Roi était en butte aux intrigues des Anglais qui persistaient à vouloir le faire renoncer au percement de l'isthme de Suez; ce qui l'affectait le plus, déclare M. de Lesseps, c'était l'envoi en Egypte d'émissaires qui cherchaient à le déconsidérer aux yeux du peuple, et à agir sur l'esprit de l'armée (4).

D'ailleurs, le consul général d'Angleterre en Egypte renouvelait ses efforts auprès du Vice-Roi, et cela, bien que ce dernier ne semblât point, à dire vrai, fort impressionné par les arguments de l'agent anglais (5). Les consuls généraux de Russie et de Hollande s'étaient en

---

(1) *Ibid.*, p. 389.

(2) *Ibid.*, p. 460.

(3) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, F. 13, Huber au ministre des aff. étr. à Vienne, dép. n° 33, le 2 déc. 1856.

(4) F. de Lesseps. *Ibid.*, p. 454.

(5) Haus, Hof und Staats Archiv. *Ibid.*, dép. de Huber, n° 33, *op. cit.*

effet déclarés en faveur de l'entreprise (1); celui de l'Autriche la soutenait depuis le commencement comme nous l'avons déjà montré.

Et toutefois, malgré le zèle apporté par M. Bruce à seconder la politique de son gouvernement à l'égard du Canal, le Foreign Office jugea bon de stimuler encore l'activité de son agent auprès de Saïd Pacha. C'est ainsi que de nouvelles instructions furent envoyées à M. Bruce à l'effet de démontrer au Pacha de façon pressante l'opposition de l'Angleterre à l'entreprise, et de convaincre le Prince qu'au jugement de l'Angleterre, qui avait à son endroit tant de sympathie, il était honteux pour lui de subir l'influence de la Compagnie du Canal et de tomber pour ainsi dire sous sa tutelle (2).

Pendant cette période, la question restait en suspens à Constantinople (3). Le rapport de la commission internationale des ingénieurs fut terminé et publié à Paris vers la fin de 1856 (4). Cette publication produisit une grande impression sur l'opinion publique, et M. de Lesseps jugea le moment venu « d'aller attaquer l'ennemi chez lui-même » (5).

---

(1) Record Office F. O. 78, *op. cit.* Bruce au Foreign Office, n° 56, le 16 nov. 1856.

(2) *Ibid.* Foreign Office à Bruce, n° 48, le 24 déc. 1854.

(3) Haus, Hof and Staats Archiv. *Ibid.*, de Prokesch au ministère des aff. étr., dép. n° 75, le 1er oct. 1856.

(4) Percement de l'isthme de Suez; rapport et projet de la Commission Internationale; documents publiés par F. de Lesseps, 3e série, Plon, Paris, 1856.

(5) F. de Lesseps: *Lettres, Journal et Documents;* 2e série, Didier et Cie, Paris, p. 33.

Aussitôt débarqué en Angleterre, M. de Lesseps parcourût le Royaume-Uni, et tint en moins de deux mois vingt-deux meetings. Son succès fut aussi remarquable que son activité : de nombreuses chambres de commerce votèrent leur adhésion au projet (1). Mais l'hostilité de lord Palmerston augmentait à mesure que s'accentuait le triomphe de M. de Lesseps. Le noble lord se leva en plein parlement, le 7 juillet 1857, pour faire la déclaration suivante : « Le gouvernement de Sa Majesté ne peut certainement pas entreprendre d'employer son influence sur le Sultan pour l'induire à permettre la construction de ce canal, parce que, dans les quinze dernières années, le gouvernement de Sa Majesté a usé de toute l'influence qu'il possède à Constantinople et en Egypte pour empêcher que ce projet fût mis à exécution. C'est une entreprise qui, je crois, au point de vue commercial peut être jugée comme étant au rang de ces nombreux projets d'attrape (bubble) qui, de temps en temps, sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches. Je pense qu'il est physiquement impraticable, même si ce n'est pas une dépense qui serait beaucoup trop grande pour garantir aucune espèce de rémunération » (2).

---

(1) *Percement de l'isthme de Suez;* documents publiés par F. de Lesseps; 4e série, 1857.

(2) J. Ch.-Roux: *L'Isthme et le Canal de Suez, op. cit.*, t. I, p. 271; cf. Le Bridier: *Une famille française, op. cit.*, p. 355; Freycinet, *op. cit.*, p. 114-115, etc.

En communiquant ces déclarations à son gouvernement, le comte Apponyi, ambassadeur d'Autriche à Londres, disait (1): « Un argument qui servira à démontrer que le Canal de Suez n'aurait pas pour la Grande-Bretagne une importance exclusivement commerciale, c'est l'avantage qu'aurait en ce moment cette puissance à pouvoir transporter par la voie rapide et abrégée de Suez, les forces militaires destinées à réprimer l'insurrection de l'Inde. A mon sens.., malgré les déclarations si positives de lord Palmerston au Parlement, la cause du Canal de Suez est bien loin d'être perdue en Angleterre, au contraire elle gagne du terrain de jour en jour ».

Cependant, lord Palmerston continua au Parlement sa campagne contre le Canal. C'est ainsi qu'il disait, le 17 juillet: « C'est un de ces projets à faire des dupes, qui sont souvent mis sur le tapis, pour pousser les capitalistes anglais à y prendre part avec leur argent, et qui, à la fin, quand les capitalistes s'y sont engagés, les laissent plus pauvres tout en rendant d'autres plus riches » (2).

Dans la séance du 14 août, le noble lord chercha un nouvel argument pour motiver son opposition; il disait: « Le motif principal et le seul que nous ayons fait

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. F. 13, *op. cit.*, dép. n° 48 B, le 11 juill. 1857.

(2) F. de Lesseps: *Lettres, Journal et Documents;* 2e série, p. 109; J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 271; L. Bridier, *op. cit.*, p. 355.

valoir auprès du gouvernement turc pour ne pas accepter le plan proposé, ce n'est pas le dommage causé à l'Angleterre, mais le dommage à l'intégrité de l'Empire Ottoman » (1). La sincérité de cette sympathie que Palmerston prétendait éprouver pour la Turquie sera mieux jugée à la lumière du fait suivant: « Des ouvertures furent faites à M. de Lesseps pendant son séjour à Londres par un personnage officiel, organe de lord Palmerston. Il lui fut déclaré que s'il consentait à admettre que l'Angleterre devait prendre possession de Suez et garder ainsi le passage du Canal, l'opposition du cabinet anglais cesserait. La manière dont fut repoussée cette proposition explique la persistance de l'hostilité de lord Palmerston et contre le Canal et contre F. de Lesseps lui-même » (2). Par conséquent, comment s'étonner que le noble lord ait déclaré de nouveau dans la séance du 23 août: « Cette compagnie, comme je l'ai dit souvent, est l'une des plus remarquables tentatives de tromperie qui aient été mises en pratique dans les temps modernes. C'est un leurre depuis le commencement jusqu'à la fin » (3).

Toutefois, il serait intéressant de comparer le lan-

---

(1) J.-Ch. Roux: *op. cit.*, p. 272.

(2) *Ibid.*, p. 272-273.

(3) *Ibid.*, p. 271. Il est à noter que lord Palmerston fut soutenu dans son opposition par M. Stephenson, l'ancien collaborateur des Saints-Simoniens; J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 278.

gage dont usait Palmerston à l'égard du Canal, à celui qu'il employait à l'égard d'un projet qu'on discutait à ce moment là à l'effet de construire un chemin de fer allant du Bosphore jusqu'au Golfe Persique. C'était une compagnie anglaise qui se proposait d'entreprendre ce dernier tracé. Lord Palmerston « tout en témoignant de la sympathie et de l'intérêt en faveur du chemin de fer à travers la vallée de l'Euphrate, l'a qualifié d'entreprise purement commerciale..., et a ajouté que quand une fois Constantinople serait en communication par ce chemin de fer avec le reste de l'Europe..., cette voie mériterait la préférence sur toutes les autres » (1).

***

Les attaques de lord Palmerston contre le projet du canal n'intimidèrent point M. de Lesseps; il se trouvait encouragé par l'opinion publique (et même officielle) de toute l'Europe. Il décida de se rendre à Constantinople pour y renouveler ses efforts afin d'arracher à la Porte sa sanction au projet. Peut-être, se hâta-t-il de reprendre ce chemin pour rassurer le Vice-Roi, qui était fort impressionné par les déclarations de lord Palmerston.

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, F. 13; comte Apponyi au comte Buol, dép. n° 56 C, le 18 août 1857.

En effet, à la suite de ces déclarations, Saïd Pacha fit savoir au consul d'Autriche qu'il était décidé à attendre la sanction de la Porte pour continuer son concours aux travaux du canal (1).

En passant à Vienne pour se rendre à Constantinople, M. de Lesseps alla voir le ministre impérial des affaires étrangères et sollicita son appui auprès du gouvernement turc (2). Le comte Buol, tout en reconnaissant les avantages que le commerce et l'industrie retireraient de l'entreprise, jugea nécessaire d'attendre qu'une entente s'établit à ce sujet entre les grandes puissances intéressées. Selon lui, la décision de la Porte se ferait désirer jusqu'au moment où le dissentiment entre les Puissances aurait fait place à l'unanimité (3). « Jusque là, écrivait le comte Buol, aux représentants de l'Autriche en Turquie, en Angleterre, et en Italie (4), l'Autriche pour sa part, tout en maintenant en général son point de vue favorable au projet de M. de Lesseps, respectera les scrupules éventuels du gouvernement ottoman, et s'abstiendra de s'associer à des démarches dont le but serait d'exercer sur lui une pression à ce sujet ».

---

(1) *Ibid.*, Huber à Buol; n° 15, le 5 août 1857.

(2) *Ibid.* Buol à Prokesch (Constantinople) le 14 nov. 1857; à Apponyi le 15 nov.; à Paris le 20 nov. et à Rome, Naples, Florence et Modane, in simili, le 21 nov.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

Le comte Buol, qui cherchait à rapprocher l'Autriche de l'Angleterre, demanda au comte Apponyi de porter confidentiellement les instructions qu'il lui envoyait à la connaissance de lord Clarendon (1); Apponyi déclarait d'autre part à Clarendon que l'Autriche se proposait de prendre cette attitude réservée par égard pour le gouvernement britannique (2).

Lord Clarendon d'ailleurs, encouragé par la démarche qu'Apponyi venait faire auprès de lui, en profita aussitôt pour diriger contre le Canal devant l'ambassadeur autrichien les mêmes critiques que Palmerston devant le Parlement. Il voyait toujours dans le tracé une ligne frontière destinée à séparer l'Egypte des possessions turques, et plus explicite que son collègue, il alla jusqu'à déclarer: « Une Egypte indépendante devient nécessairement une Égypte française, et c'est ce que l'Angleterre doit empêcher à tout prix. Ce Canal est une idée française, et une idée politique plutôt que commerciale » (3).

Telle était son irritation, que le prudent lord n'épargnait même pas la personnalité de M. de Lesseps: « M. de Lesseps disait-il (4), reçoit du Pacha d'Egypte 20.000 livres sterling par an pour exploiter cette idée d'indé-

(1) *Ibid.*, conclusions de la dépêche: de Buol à Apponyi, déjà citée.

(2) *Ibid.*, Apponyi à Buol, n° 69 B, le 25 novembre 1857.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

pendance, et lui acquérir des partisans et des organes dans la presse de tous les pays, et ce n'est que pour ne pas perdre cette somme, dont une grande partie rentre dans sa poche qu'il continue son agitation ».

Les événements qui se déroulèrent jusqu'à l'achèvement du Canal montre combien Clarenton était injuste à l'égard des deux grands promoteurs de cette œuvre colossale.

*
**

Arrivé à Constantinople, au commencement de décembre 1857, M. de Lesseps fut quelques jours sans faire aucune démarche auprès de la Porte, et attendit le départ de lord Stratford (1) remplacé par Sir Henry Bulwer. A partir de ce moment, la Porte ne fit que des objections politiques (2). On craignait, comme le donnait à penser l'Angleterre, une séparation de l'Egypte et de la Syrie, aussi qu'un conflit entre les puissances maritimes se disputant la maîtrise du Canal (3).

Afin de conjurer ce double danger, Aali Pacha estimait indispensable pour la Porte de prendre deux précautions : l'une, d'ordre matériel, consisterait à installer

---

(1) *Ibid.;* Prokesch à Buol, n° 85 C, le 16 décembre 1857.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*

des troupes turques sur les bords du canal ; l'autre, d'ordre politique, serait la conclusion entre le Sultan et les puissances d'un traité assurant au canal le statu-quo des Dardanelles et du Bosphore (1).

Ainsi, et malgré les efforts que ne cessait de faire de Lesseps à Constantinople pour gagner définitivement les ministres ottomans, l'Internonce d'Autriche pouvait écrire à son gouvernement le 1er mars 1858, que la Porte était encore loin de se rendre à de telles instances (2). Aali Pacha aurait dit à ce sujet (3) : « A toute époque et particulièrement aujourd'hui où mainte question importante attend encore sa solution et où la France tend la main à la Russie, la Porte doit compter avec l'Angleterre, et ne pas se montrer indifférente à l'inquiétude ou plutôt à l'aversion décidée que le gouvernement anglais ressent à l'égard de ce projet ». Mais Aali Pacha obéissait aussi à d'autres considérations, il songeait surtout à une menace de l'Angleterre. « Lord Clarendon nous a dit, continuait-il, que la Porte en permettant la coupure de l'isthme dégagerait les puissances de la garantie de l'intégrité de l'Empire Ottoman, et que chacune d'elles seraient alors libre de régler sa conduite d'après ses prévisions... Le projet nous a déjà valu la perte de l'île de Périn, et nous ne pouvons pas savoir à

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*, Prokesch à Buol, n° 20, le 19 mars 1858.
(3) *Ibid.*

quelles mesures l'Angleterre se laisserait aller dans le cas où nous nous prononcerions pour la concession que le Vice-Roi demande. Il y a encore d'autres considérations, qui ne laissent pas d'être importantes. Nous avons l'exemple d'Alger, que la France a pu convertir en province française sans qu'aucune puissance lui en ait demandé compte; nous avons de plus l'exemple de Tunis, qui, à l'instigation de la France, s'érige en pays indépendant... Nous ne voudrions pas qu'à l'aide d'une colonie française établie le long du Canal la France s'introduisit définitivement en Egypte, où elle exerce déjà une influence parfois prépondérante » (1).

Mais, tout en observant cette méfiance, Aali Pacha souhaitait que l'opinion du cabinet anglais évoluât dans un sens favorable.

De son côté, M. de Lesseps, croyait pouvoir conclure des derniers débats du Parlement britannique que le nouveau cabinet (Derby), convaincu de l'impossibilité matérielle de l'entreprise, renoncerait à exercer ou à continuer cette pression à Constantinople (2). « Les efforts de M. de Lesseps ne tendaient par conséquent, écrivait le baron Prokesch au comte Buol, qu'à rendre à la Sublime Porte toute sa liberté d'action, en provoquant une déclaration du gouvernement britannique, qui confirmerait ses suppositions » (3).

---

(1) *Ibid.*; Prokesch à Buol, n° 62 C, le 20 août 1857.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*

Au milieu de toutes ces vicissitudes, M. de Lesseps se décidait à constituer la Compagnie Universelle du Canal. Il avait fait un voyage à Odessa pendant son séjour à Constantinople pour faire de la propagande en faveur de son projet, ainsi que pour avoir des agents et des correspondants en Russie (1). Revenu à Paris, il s'occupa presque exclusivement de l'établissement des agents de la Compagnie à l'étranger et en France, ainsi que du soin de réaliser les souscriptions particulières qui lui avaient été adressées à Paris et dont le total s'élevait déjà à 80 millions de francs » (2).

Dans son journal, M. de Lesseps nous donne le motif qui l'aurait déterminé à faire ce nouveau pas : la constitution de la Compagnie. « L'Empereur est d'avis, écrivait-il de Paris à M. Negrelli, le 4 septembre 1858, de subordonner la question politique à l'organisation de la Compagnie, qui présentera un corps suffisant contre lequel l'opposition n'aura point de prise et dont les gouvernements du continent seront alors autorisés à protéger la marche s'il avait besoin d'être défendu » (3).

En outre, M. de Lesseps craignit peut-être, et non sans raison, que le Vice-Roi ne fût influencé dans ses sentiments à l'égard du Canal par l'agitation anglaise

---

(1) F. de Lesseps: *Lettres, Journal et Documents;* 2e série, p. p. 312-320-340; il fit un tour en Italie et en Autriche dans le même but. Voir, *Ibid.*, p. 320-336 et 342-345.

(2) *Ibid.*, p. 346.

(3) *Ibid.*

contre le projet et par l'hésitation montrée par la Porte. Saïd Pacha pouvait être contraint en effet sous la pression de l'Angleterre à abandonner de Lesseps et son projet; c'est une éventualité que laissait entrevoir la déclaration qu'il avait faite au consul autrichien, le lendemain des attaques de Palmerston contre le Canal (1). En conséquence, M. de Lesseps avait probablement pensé à mettre le Vice-Roi, ainsi que la Porte et l'Angleterre, devant le fait accompli: une compagnie organisée, et des fonds engagés conformément aux actes de concession du 30 novembre 1854, et du 5 janvier 1856. C'était sur la validité de ces deux actes que les conseillers légistes s'appuyaient pour déclarer à M. de Lesseps qu'il avait le droit d'exécuter son entreprise (2).

« F. de Lesseps songea tout d'abord à s'adresser aux banquiers; mais les conditions auxquelles ces Messieurs vendraient leur protection lui parurent exagérées, et il se décida à procéder lui-même à l'émission » (3).

Le capital de la Compagnie était fixé à 200 millions de francs divisés en 400.000 actions de 500 francs. La souscription fut ouverte le 5 novembre 1858, et close le 30 du même mois. Malgré l'abstention des Anglais, toutes les actions furent achetées, à l'exception de 85.506. Celles-ci devaient être réservées à l'Angleterre,

---

(1) Voir plus haut, lettre de Huber à Buol, le 5 août 1857.
(2) J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 282.
(3) *Ibid.*

à l'Autriche, à la Russie et aux Etats-Unis, car Saïd Pacha « ayant exprimé le désir que la souscription française ne dépassât pas sensiblement la moitié de la souscription générale, afin de conserver, autant que possible à la société son caractère universel » (1), le total des actions françaises avait été arrêté à 207.111 (2) et les différents pays, sauf toujours ceux mentionnés plus haut, avaient souscrit pour le restant.

***

Le 20 décembre 1858, le Conseil d'Administration de la Compagnie, constitué le 22 novembre de la même année, tint sa première séance au siège social, et déclara la Compagnie définitivement constituée (3). Le Vice-Roi fut informé de ce fait par une lettre de M. de Lesseps en date du 31 décembre 1858 (4). En même temps, il fut également saisi de la décision prise par le conseil de continuer immédiatement les travaux préparatoires du canal maritime, jusque là exécutés par

(1) F. de Lesseps: Lettres, Journal et Documents; 2e série, p. 393-397; J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 286-287; Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 121-129.

(2) *Ibid.*

(3) F. de Lesseps: *Lettres, Journal et Documents;* 2e série, p 329; Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 134; J.-Ch. Roux, t. I, p. 293.

(4) F. de Lesseps, *ibid.*, p. 408-411.

Son Altesse, et de désigner une commission qui se rendrait sur les lieux avec les ingénieurs de la Compagnie, et avec l'entrepreneur qui avait traité avec elle pour lesdits travaux (1).

Le 7 mars 1859, les représentants de la Compagnie délégués en Égypte pour prendre officiellement possession du domaine de la Compagnie, furent présentés au Vive-Roi (2), et le 25 avril 1859 le premier coup de pioche fut donné sur le lido de « Port Saïd » (3) — c'est ainsi qu'on appela le débouché du Canal dans la Méditerranée, en l'honneur de Saïd Pacha. Mais l'activité de M. de Lesseps suscita de nouveau l'opposition anglaise en Égypte et ailleurs.

De son côté, le Vice-Roi semblait préoccupé des conséquences que pouvait avoir la nouvelle phase où venait d'entrer le projet du Canal à la suite de la constitution de la Compagnie. A en croire le consul d'Autriche en Égypte, le Pacha se serait prononcé contre le Canal dès l'ouverture de la souscription (4). Dans une autre occasion, il se montra blessé dans son amour-propre de la façon dont M. de Lesseps dirigeait l'affaire, car celui-ci s'était donné en Europe

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*, 3e série, p. 42.

(3) *Ibid.*, p. 84-91.

(4) Haus, Hof und Staats Archiv. *Ibid.*, Huber à Buol, n° 23, le 17 novembre 1858.

comme le seul promoteur du projet (1). En outre, Saïd avait peur que l'Angleterre intervînt sous prétexte de s'opposer à l'indépendance de l'Egypte, en réalité pour mettre la main sur le Canal; car l'indépendance de l'Egypte — à laquelle d'ailleurs le Pacha affirmait ne pas songer — ne pouvait causer aucun préjudice aux intérêts européens (2).

Profitant des soucis du Vice-Roi, ainsi que des préoccupations que causait à la France la guerre où elle s'engageait alors en Italie, les agents de l'Angleterre réussirent à susciter des difficultés considérables à l'exécution même de l'entreprise. Ainsi, en Egypte, des ordres furent donnés aux gouverneurs des provinces pour faire savoir à la population qu'il lui était interdit de prêter son concours à l'œuvre de M. de Lesseps (3). Pourtant, celui-ci eut bientôt fait de s'entendre avec le Vice-Roi et d'obtenir les quelques concessions dont il avait besoin (4).

A Constantinople, la politique anglaise parut un moment triompher. Le 19 mai 1859, Sir Henry Bulwer télégraphia à son gouvernement que la Porte allait or-

---

(1) *Ibid.* Schreiner (le nouveau consul général d'Autriche en Egypte) à Buol; n° 7, le 6 février 1859.

(2) *Ibid.*, cf. entretien du consul général d'Angleterre avec Saïd. Record Office F. O., 1555, Walne à Malmesbury, le 25 mai 1859.

(3) Haus, Hof und Staats Archiv. *Ibid.*, dép. de Schreiner, n° 27, le 2 avril 1859.

(4) *Ibid.*

donner au Vice-Roi d'arrêter les travaux du Canal (1). On ne saurait douter que l'activité anglaise fût secondée par celle de l'Autriche, puisque l'Internonce de celle-ci se trouvait à ce moment convaincu que M. de Lesseps n'était qu'un agent du gouvernement français, qui travaillait à la destruction de l'Empire Ottoman (2). L'agent d'Autriche en Egypte exprimait lui aussi la même opinion au Vice-Roi (3).

Le 9 juin 1859, Chérif Pacha, ministre des affaires étrangères d'Egypte adressa une lettre à M. de Lesseps, l'invitant à cesser les opérations qu'il entreprenait dans l'isthme de Suez (4). Le consul général d'Angleterre n'était pas étranger à cette décision; elle était le résultat d'une démarche qu'il avait faite le 4 juin auprès de Chérif Pacha, le pressant de démontrer que l'attitude passive du gouvernement égyptien à l'égard des travaux du canal n'était pas, comme on le soupçonnait, un consentement tacite (5).

Pendant que ces événements se déroulaient en Egypte, la Porte, cédant aux insinuations anglaises (comme nous venons de l'indiquer plus haut) adressa au Vice-

---

(1) Record Office F. O., 1555; télégr. de Bulwer à Malmesbury, le 19 mai 1859.

(2) Haus, Hof und Staats Archiv. *Ibid.*, dép. de Prokesch, n° 43 D, le 8 juin 1859.

(3) *Ibid.*, dép. de Schreiner, n° 26, le 17 mai 1859.

(4) Record Office, *ibid.*, Walne à Malmesbury, le 10 juin 1859.

(5) *Ibid.*

Roi une lettre en date du 1er juin, l'invitant à faire suspendre les travaux entrepris dans l'isthme, puisque le Sultan n'avait pas jusque là accordé sa sanction au projet (1).

Malgré les espoirs que le parti d'opposition mettait dans les dernières démarches faites par la Porte et le Vice-Roi, le consul général d'Angleterre se plaignit à son gouvernement, dans une dépêche en date du 1er juillet 1859 que le gouvernement égyptien s'était borné à retirer les ouvriers égyptiens au service de la Compagnie, et que cette mesure n'empêcherait en rien les travaux de se poursuivre (2). Mécontent de cet état de choses, le consul tâcha d'obtenir de Saïd qu'il agît plus énergiquement contre le canal (3). Celui-ci répliqua tout simplement que les ouvriers qui étaient alors engagés dans les travaux du canal étaient européens, et que par conséquent, c'était aux consuls de leur faire cesser leur besogne. Pour le moment, le Pacha disait au consul anglais qu'il attendait des instructions plus catégoriques de la Porte en réponse à la demande qu'il lui avait adressée de prendre une décision définitive en la matière (4). Ayant ainsi échoué dans sa démarche, le fidèle consul incriminait auprès de son gouvernement la timi-

---

(1) Record Office. *Ibid.* Bulwer à Malmesbury, le 3 juin 1859.
(2) *Ibid.*, Walne à Malmesbury, le 1er juillet 1859.
(3) *Ibid.*, Walne à Malmesbury le 10 juillet 1859.
(4) *Ibid.*

dité de Saïd, et énonçait l'espoir que la crue du Nil serait assez forte pour inonder le lac Manzaleh et son voisinage, et accomplirait ainsi ce que Saïd n'osait pas faire avec ses troupes : chasser les ingénieurs et les employés de la Compagnie du Canal (1).

L'attitude passive que maintint le gouvernement égyptien envers la continuation des travaux dans l'isthme suscita chez le consul anglais une fureur et une inquiétude croissantes. Il voyait dans la ténacité de la Compagnie, à l'égard du Sultan et du Vice-Roi un défi qui pouvait aller jusqu'à l'installation d'une colonie française dans l'Ouadi Toumilât, installation dont les conséquences seraient la main-mise sur l'Egypte et la création d'une menace permanente contre les communications anglaises avec les Indes (2). De son côté l'ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Constantinople n'était pas moins sévère que son représentant en Egypte dans ses attaques contre le canal. Il fournit de nouveaux arguments pour justifier son hostilité. Dans un rapport qu'il adressait à son gouvernement sur cette question il estimait que l'exécution du Canal augmenterait le mouvement de transit à travers l'Egypte, et par conséquent les richesses du pays. Or, un Vice-Roi riche serait tellement puissant qu'il serait tenté de déclarer son indépendance, et cette indépen-

(1) *Ibid.*
(2) *Ibid.*, Walne à Russel, le 21 juillet 1859.

dance, l'Angleterre ne saurait jamais l'admettre après avoir fait tant de sacrifices pour maintenir l'intégrité de l'Empire Ottoman (1). En outre, les finances de la Turquie seraient gênées par l'indépendance de l'Egypte puisque le tribut que celle-ci payait à la Porte formait la garantie d'une partie des dettes turques (2). La pression anglaise sur la Porte fut telle, que le 19 septembre 1859, le Grand Vizir adressa une lettre à Saïd Pacha l'informant que le rejet ou l'acceptation du projet du Canal était du ressort du Sultan, qui regardait tout ce qui s'était fait jusque là dans cette affaire comme nul et non avenu. D'abord, Saïd Pacha fut invité à faire cesser toute espèce de travaux qui seraient contraires aux conventions (3). Cette lettre fut portée au Vice-Roi par Mukhtar Bey, son représentant auprès de la Porte, et dès son arrivée le corps consulaire en Egypte fut convoqué le 4 octobre 1859 à une réunion au ministère des affaires étrangères. Chérif Pacha donna lecture de ladite lettre vizirielle, et fit connaître aux consuls assemblés la résolution du gouvernement égyptien d'exécuter les ordres de la Porte, en recourant au besoin à la force armée. Il conclut en les invitant à lui prêter leur concours auprès de leurs administrés (4).

---

(1) *Ibid.* Bulwer à Russel, le 16 août 1859.

(2) *Ibid.*

(3) Bulwer à Russel, le 20 sept. 1859; voir Voisin Bey, *op. cit.*, t. I, p. 158-159.

(4) *Ibid.* Colquhoun à Bulwer, le 6 oct. 1859.

Le consul français de qui on attendait une objection ou une protestation déclara approuver les décisions du gouvernement égyptien. L'approbation fut donc unanime (1).

Signalons en passant que les relations personnelles de M. Lesseps avec le Vice-Roi, contrairement à l'attente générale, ne furent pas troublées un seul instant (2) Néanmoins, en raison de l'activité de l'opposition anglaise, M. de Lesseps se rendit à Paris vers la fin de juillet 1859 pour susciter l'intervention de l'Empereur et du gouvernement français, afin de sauvegarder les intérêts français déjà engagés dans les fonds de la Compagnie du Canal. Les efforts de M. de Lesseps furent enfin couronnés de succès: l'Empereur lui promit sa protection (3), et des négociations diplomatiques furent entamées pour assurer à la Compagnie le libre exercice de ses droits. En même temps, M. Sabatier, le consul français en Egypte qui se montrait hostile au canal, fut déplacé (4).

Désireux de maintenir les relations amicales qui existaient alors entre la France et l'Angleterre, le comte

---

(1) *Ibid.* Voir le procès-verbal de la réunion, Voisin Bey, *op. cit.*, p. 159-160.

(2) F. de Lesseps: Lettres, Journal et Documents, 43e série, p. 192.

(3) Pour plus de détails, voir F. de Lesseps: *ibid.*, p. 193-240; Voisin Bey, *op. cit.*, p. 162-164; J.-Ch. Roux, *op. cit.*, p. 301-303.

(4) *Ibid.*

Walewsky fit un dernier appel à la bienveillance du pays allié; il invita lord Cowley à faire connaître à son gouvernement l'intérêt que l'Empereur et la France prenaient à l'affaire du Canal et exprima l'espoir que l'opposition anglaise cesserait enfin (1).

Mais le Foreign Office répondit, avec l'approbation de la Reine et de lord Palmerston, qui était à ce moment là, premier ministre, qu'il maintenait fermement toutes ses objections à l'exécution du Canal (2).

La paix étant conclue avec l'Autriche, la France s'assurait le concours de cette puissance auprès de la Porte (3), et donnait ses soins à faire des démarches officielles à Constantinople en faveur de la Compagnie. L'Angleterre tâchait de contrarier les efforts de la France, et allait jusqu'à conseiller à l'Autriche d'adopter le point de vue britannique, afin d'isoler la France (4). Pourtant, les représentants de la France et de l'Autriche, de concert avec celui de la Russie, réussirent à convaincre la Porte, après de longues délibérations, d'adopter le plan qui consistait à adresser un appel aux Puissances pour mettre la Turquie à couvert dans l'affaire du Canal, et régler les questions interna-

---

(1) Record Office, *op. cit.*, Cowley à Russel, le 9 oct. 1859.
(2) *Ibid.* Russel à Cowley, le 14 octobre 1859.
(3) Haus, Hof und Staats Archiv. F 13, Metternich à Rechberg; n° 13; lettre du 28 oct. et réponse du 4 nov. 1859.
(4) Record Office; *ibid.*, Russel à Loftus, le 3 déc. 1859.

tionales qui pouvaient en dépendre (1). Dans la crainte que l'Angleterre reprochât à la Porte de vouloir exciter l'Europe contre elle, celle-ci décida de s'adresser à la France et à l'Angleterre seules (2). Cet appel fut communiqué aux deux puissances le 28 décembre 1859, sur la base indiquée plus haut (3).

Les progrès que faisait la question du canal à Constantinople produisaient leurs effets immédiatement en Egypte. Dès le 9 décembre, le consul anglais recommença à se plaindre auprès de son gouvernement de l'optimisme que manifestaient les partisans du canal, et fit valoir un nouvel argument contre ce projet: les mesures coercitives nécessaires pour rassembler un aussi grand nombre de fellahs (60.000) en vue des travaux (4) Le consul dans sa philantropie s'élevait auprès de son gouvernement contre le caractère odieux de cette corvée, et celui-ci, pénétré sans doute des mêmes sentiments généreux, communiqua ce rapport à son ambassadeur à Constantinople, afin qu'il le portât à la

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. F. 13, dépêches de l'Internonce d'Autriche à Constantinoplel du 18 nov. au 24 déc. 1859; cf. Record Office F. O. 1555, dépêches de Bulwer à la même époque.

(2) Haus, Hof und Staats archiv. *Ibid.*, dép. n° 95, A. F., le 21 déc. 1859.

(3) Record Office; *Ibid.* Bulwer à Russel, le 28 déc. 1859.

(4) Record Office, *Ibid.*, Colquhoun à Russel, le 9 décembre 1859.

connaissance du Grand Vizir (1). Cet argument devait pour longtemps fournir la base d'une campagne acharnée de l'Angleterre contre l'entreprise et le Vice-Roi d'Egypte qui lui était favorable.

L'histoire de la lutte soutenue par les deux parties pendant les années qui s'écoulèrent jusqu'à l'achèverivalité diplomatique déjà exposée. Nous nous bornement du canal n'est que la répétition continuelle de la rons donc à en signaler les épisodes essentiels. Toutefois, il est indispensable de noter que l'Angleterre comptait surtout sur l'impression que ces objections pouvaient produire sur l'esprit de la Porte. Elle les groupa de nouveau dans une note qu'elle adressa — toujours avec l'approbation de la Reine et de lord Palmerston — à sir Bulwer qui devait la porter à la connaissance de la Porte en réponse à son dernier appel (2). On y insistait encore une fois sur l'inutilité du canal, le chemin de fer d'Alexandrie à Suez (3) offrant toutes les facilités nécessaires pour le commerce des Indes. On exposait aussi les dangers que d'après l'Angleterre courraient l'Egypte et le Sultan une fois la communication ouverte (4). Pourtant, chose curieuse, l'Angleterre refusait d'accorder à la Porte les garan-

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.*, F. O., 1556, Foreign Office à Bulwer, dép. n° 44, le 21 janv. 1860.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

ties que cette dernière demandait aux Puissances pour la sécurité de ses droits sur le canal et le maintien du libre passage par cette voie (1).

Bien que les ambassadeurs d'Espagne et de Sardaigne se fussent unis à leurs collégues de France, d'Autriche et de Russie dans leurs démarches en faveur du canal auprès de la Porte (2), celle-ci demeurait toujours inquiète de l'opposition anglaise, et elle ne devait prendre une décision définitive qu'après plusieurs années d'une hésitation dont le secret n'est pas difficile à découvrir. Le Grand Vizir le confia au baron Prokesch dès le 30 novembre 1859. Sir Bulwer aurait déclaré à la Porte que ce n'était pas le Canal lui-même qui lui semblait dangeureux, mais le Canal creusé par un Français, parce que cela équivaudrait à une occupation de l'Egypte par la France. Or, bien que la Porte blamât l'Angleterre pour l'embarras qu'elle lui causait par son attitude, elle se tournait toujours vers elle, car la France était liée avec la Russie, et en cas de conflit la Porte ne voyait d'appui qu'en Angleterre (3).

En 1860, l'opposition anglaise crut avoir trouvé une occasion unique pour porter un coup mortel à la Compagnie du Canal. L'Assemblée générale des actionnaires

---

(1) *Ibid.*

(2) *Ibid.* Bulwer au Foreign Office; dép. n° 43, le 20 janv. 1860.

(3) Haus, Hof und Staats Archiv., *op. cit.*, dépêche confidentielle de Prokesch, n° 89 C, le 30 nov. 1859.

de la Compagnie devait avoir lieu le 15 mai de cette année. On réussit à persuader le Vice-Roi de consulter quelques légistes à Paris pour savoir s'il était considéré comme responsable devant les actionnaires de la continuation des travaux du Canal (1). On ne tarda pas à lui répondre qu'il n'était responsable qu'en sa qualité d'actionnaire (2). Or, les actions qui n'avaient pas été souscrites étaient mises à la disposition du Vice-Roi. Les Anglais espéraient que s'il persuadaient Saïd de renoncer à sa part d'actions qui était très considérable, la Compagnie se trouverait dans un embarras pécuniaire insurmontable. Mais, à la surprise du consul anglais, le Vice-Roi approuva les déclarations faites par M. de Lesseps dans l'Assemblée Générale, et selon lesquelles lesdites actions étaient considérées comme souscrites par Saïd (3). Le consul éprouva une fureur telle qu'il alla jusqu'à considérer la conduite de Saïd comme une honte, avouant à son gouvernement qu'il ne pensait plus pouvoir compter sur la parole « d'un individu qui osait tromper l'agent de sa Majesté Britannique » (4).

---

(1) Record Office; dép. n° 32 du consul anglais au Caire, le 24 mars 1860.

(2) *Ibid.*, dép. n° 59; Alexandrie le 17 mai 1860.

(3) *Ibid.*, le consul au Forign Office, dép. n° 64, le 2 juin 1860.

(4) *Ibid.*, le consul au Foreign Office, dép. n° 66, le 3 juin 1860.

A dire vrai, le Pacha ne nourissait aucune autre pensée que celle qu'il exprimait au consul anglais en réponse à ses remontrances : « Chacun a son ambition. De même, j'ai la mienne. Je ne sais pas si cette affaire serait avantageuse à un point de vue commercial, mais je suis sûr que mon nom sera immortalisé, si le projet du Canal est achevé sous mon règne et avec mon concours » (1).

Le gouvernement anglais partageait la fureur de son agent en Egypte ; il télégraphia à son ambassadeur à Constantinople pour décider la Porte à déclarer que le Pacha n'avait aucun droit d'engager les finances de son gouvernement dans le projet du Canal (2). L'ambassadeur anglais avait même songé qu'il n'y avait qu'un remède : la déposition de Saïd (3).

Cependant, la Porte avait peur des complications qui pouvaient surgir si elle prenait des mesures sévères contre Saïd, et décidait d'envoyer un haut fonctionnaire en Egypte afin de lui faire connaître les torts qu'il avait eus (4). Cette mesure même, la Porte ne devait pas l'exécuter avant novembre 1860 (5). Mais elle fut

---

(1) *Ibid.*, cf. dép. n° 82, le 11 juillet 1860.

(2) *Ibid.*, Foreign Office à Bulwer, télég. n° 303, le 9 juin 1860.

(3) *Ibid.*, Bulwer au Foreign Office, n° 332, le 15 juin 1860.

(4) *Ibid.* Bulwer au Foreign Office, n° 407, le 16 juillet 1860.

(5) Haus, Hof und Staats Archiv.; corr. cons., Alexandrie et le Caire (1860-70); Schreiner au ministre; dép. n° 12, le 27 juillet 1860.

sans effet, et le Vice-Roi ne changea pas d'attitude. Ce résultat avait d'ailleurs été prévu par le consul général d'Autriche dès qu'il avait été saisi de l'intention de la Porte, en juillet 1860. « Si la Porte, écrivait ce consul à son gouvernement le 27 juillet 1860 (1), envoyait sous la pression de l'Angleterre un commissaire en Egypte, il jouerait un rôle piteux, et n'arriverait à rien. Le corps consulaire guidé par M. Béclard (le consul de France) et par moi, n'approuvera jamais les démarches contre le Canal. Le Vice-Roi déclare que si on voulait suspendre les travaux du Canal, on ne pourrait le faire que par force, et dans ce cas, les responsabilités tomberaient sur l'Angleterre et la Porte ». Mais personne n'était disposé à employer la force, et ainsi les travaux du Canal avancèrent sans interruption. En avril 1861, le consul d'Autriche informa son gouvernement que des milliers d'ouvriers égyptiens allaient à l'isthme chercher du travail, et que leur nombre augmenterait toujours (2). Pourtant, M. de Lesseps avait encore besoin d'un plus grand nombre; mais quand il sollicita l'aide du Vice-Roi, celui-ci refusa de l'accorder pour des raisons politiques — on se rappelle en effet la campagne de l'Angleterre contre la corvée — et se borna à lui promettre que le gouvernement égyptien

---

(1) *Ibid.*, dép. de Schreiner au ministre, n° 10, le 18 avril 1861.

(2) *Ibid.*, dép. de Schreiner au ministre, n° 10, le 18 avril 1861.

ne susciterait aucune difficulté aux ouvriers qui voudraient aller travailler dans l'isthme de Suez (1).

A cette époque, Saïd traversa une crise financière dont il ne pouvait se tirer que par des emprunts. Des maisons françaises lui offraient leur aide, mais c'était à des conditions très dures ; leurs exigences « avaient pour but de le mettre dans les mains françaises » (2). En même temps, l'influence du consul français sur le Vice-Roi était devenue prépondérante (3). En présence de ces manœuvres, le consul d'Autriche conçut, relativement au Canal des inquiétudes dans l'esprit dont il fit part à son gouvernement, disant qu'on travaillait dans l'isthme non pour creuser le Canal, mais pour faire occuper le pays par une colonie française (4).

En raison de cette hostilité inattendue, ainsi que de l'activité continuelle de l'Angleterre contre le Canal, M. Revoltella — qui représentait la Compagnie du Canal à Trieste — se rendit en Egypte en octobre 1861, muni d'une lettre de recommandation du comte Rechberg, ministre des affaires étrangères d'Autriche, à M. Schreiner (5) : celui-ci était prié de faciliter à M. Revoltella la visite des travaux du Canal sur lesquels il comp-

---

(1) *Ibid.*, dép. n° 11, Alexandrie, le 4 mai 1861.
(2) *Ibid.*, dép. n° 19, Alexandrie, le 20 août 1861
(3) *Ibid.*
(4) *Ibid.*
(5) *Ibid.*, le ministre à Schreiner, 11 octobre 1861.

tait rédiger un rapport. Ce rapport fournit à l'histoire du Canal, un document assez intéressant (2). L'auteur y démontre la préoccupation de l'Autriche de connaître la vérité sur tous les caractères de l'entreprise : était-elle un projet purement français, ou était-elle vraiment internationale ? M. Revoltella se prononça avec certitude sur cette question, affirmant que le Canal était international. En outre, il s'appuyait dans son jugement sur un rapport détaillé que lui adressa M. Russeynaers, consul général des Pays-Bas en Egypte. Ses arguments et ses preuves sont concluants : les allégations qu'on publiait contre le Canal n'avaient aucun fondement et M. de Lesseps était aussi honnête dans ses intentions que l'étaient les gouvernements égyptien et français dans l'appui qu'ils donnaient au projet du Canal.

*
**

Saïd Pacha continuait à accorder à la Compagnie son appui le plus fidèle, et les travaux du Canal étaient poussés chaque jour avec plus de vigueur (3). Cet état de

---

(1) Voir annexe n° II.
(2) Voir annexe n° III.
(3) *Ibid.*, dép. n° 7, Alex., le 3 mars 1862.

choses ne pouvait être regardé par le gouvernement britannique qu'avec méfiance : il allait jusqu'à croire que des fortifications étaient en construction dans l'isthme (1). C'est pour savoir ce que cette rumeur avait de fondé, ainsi que pour faire une enquête sur les intentions du Vice-Roi dans la question de l'indépendance, et l'état général des affaires en Egypte, que Sir Henry Bulwer y fut envoyé par son gouvernement en novembre 1862 (2). A la fin de son séjour, il prononça un discours au milieu du corps consulaire (3). Il déclarait qu'il avait le devoir de garder « un silence maçonnique », sur la question du Canal, mais il n'en affirmait pas moins à plusieurs reprises l'intention bien arrêtée de l'Angleterre de combattre toute tentative d'où résulterait une menace quelconque pour l'intégrité de l'Empire Ottoman, et surtout pour le statu quo politique de l'Egypte à l'égard de la Porte (4). Il conclut en ces termes très significatifs : « La politique anglaise est la véritable politique que l'Egypte devrait adopter, et cela est tout naturel, car nous considérons que nos intérêts sont tellement liés à ceux de l'Egypte que nous nous trouverions presque autant appelés à défendre le sable jaune de l'Egypte que les falaises blanches d'Albion. L'Angleterre ne s'en tiendrait pas là, si un jour le Vice-Roi

---

(1) *Ibid.*, dép. n° 46, Alex., le 9 déc. 1862.
(2) *Ibid.*, dép. n° 41, Alex., le 17 nov. 1862.
(3) *Ibid.*, dép. n° 2, Alex., le 5 janv. 1863.
(4) *Ibid.*

d'Égypte, par un acte soit personnel, soit concerté avec d'autres puissances, plaçait ce pays sous la protection d'un gouvernement étranger quel qu'il soit — nous avons prouvé, quant à nous, que nous ne voulions pas lui imposer le nôtre (sic) ; — dans ce cas là, le règne d'un tel prince serait regardé comme dangereux, non seulement par la Porte, mais encore par la Grande-Bretagne » (1).

Peu de temps après ce discours, le grand protecteur et promoteur du Canal actuel, le digne fils de l'illustre Mohamed Ali, le Vice-Roi Mohamed Saïd, succombait dans la matinée du 18 janvier 1863. Ce fut son neveu Ismaïd Pacha qui lui succéda.

En montant sur le trône de son grand-père, Ismaïl, comme il convenait à un prince aussi intelligent et instruit, se montrait favorable à l'œuvre du Canal, mais avec une réserve qui lui fait singulièrement honneur. « Personne n'est plus canaliste que moi, disait-il, mais je veux que le Canal soit pour l'Égypte, et non pas l'Égypte pour le Canal » (2). Nobles et sages paroles dont devrait toujours s'inspirer la politique égyptienne.

D'ailleurs, il déclara au consul de France qu'il allait attendre les ordres de la Porte avant de prendre position à l'égard de l'affaire (3). De son côté, l'Angleterre

---

(1) *Ibid.*

(2) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 336.

(3) Haus, Hof und Staats Archiv., corr. cons., Alex. et le Caire (1860-1870) ; dép. n° 8, Alex., le 21 janv. 1863.

voyait dans le changement de règne, une occasion de presser la Porte d'agir contre l'entreprise. Un plan fut conçu par sir Henry Bulwer, afin d'empêcher la continuation du percement de l'isthme tout en faisant tomber sur la Porte et le Vice-Roi tout le poids de responsabilité (1). Voici ce que l'ambassadeur conspirait: la Porte devait informer Ismaïl qu'elle n'avait jamais sanctionné les travaux du Canal, et qu'elle attendait de lui un rapport sur les dangers que ce projet pourrait faire courir à l'Egypte. De son côté, Ismaïl devait répondre par un rapport défavorable. En recevant ce rapport, la Porte demanderait au Vice-Roi de faire cesser immédiatement les travaux (2). A son habitude, la Porte hésita quelques mois avant de prendre une décision. Enfin, le 13 juillet 1863, l'Internonce d'Autriche rapporta à son gouvernement, d'après sir Henry Bulwer, que la Porte s'entendait avec le Vice-Roi sur la question du Canal de la façon suivante: le travail forcé ne serait plus permis, les terrains donnés par Saïd à la Compagnie seraient repris par Ismaïl, et distribués au peuple pour être cultivés, on tâcherait de terminer ce Canal, en lui donnant la profondeur nécessaire pour les bateaux commerciaux seulement, et non pas pour les navires de guerre. Dans le cas où la Compagnie refuserait d'adhérer à ces condi-

---

(1) *Ibid.* Corr. diplomatique, Constantinople, année 1863; dép. de l'internonce d'Autriche au ministre à Vienne, n° 96, le 4 févr. 1863.

(2) *Ibid.*

tions, le gouvernement égyptien procéderait à sa dissolution, le dédommagerait, et continuerait lui-même le percement de l'isthme (1). Quand l'Internonce d'Autriche déclara à Sir Bulwer que l'Autriche désirait la réussite du projet, celui-ci lui répondit que l'Angleterre ne voudrait pas contrarier les vœux de toute l'Europe, mais qu'il s'agissait seulement d'empêcher la réalisation des vues militaires de la France (2).

Sir Bulwer réussit dans ses manœuvres auprès de la Porte, et le 23 juillet, il put lire à son collègue d'Autriche une copie de la lettre que la Porte allait envoyer à Ismaïl contenant des instructions conformes au plan ourdi pour lui-même (3). On fixait à la Compagnie un délai de six mois pour accepter ou refuser les conditions exposées (4). Bien que l'Internonce d'Autriche affirmât que c'était Ismaïl lui-même qui avait conçu l'idée de reprendre les terrains autrefois donnés à la Compagnie, il affirmait également que le Prince était bien disposé pour la Compagnie, et plus porté vers la France que vers l'Angleterre (5).

Mais le ministre des affaires étrangères d'Ismaïl, Nubar Pacha, était un homme « fort expert en matières

---

(1) *Ibid.*, dép. n° 56 E, le 13 juill. 1863.
(2) *Ibid.*
(3) *Ibid.*, dép. n° 59 E, le 23 juill. 1863.
(4) *Ibid.*
(5) *Ibid.*

d'intrigues et dévoué aux Anglais » (1). C'était lui qui menait les négociations entre le Vice-Roi et la Compagnie.

Toutefois, il est bon de remarquer que l'Angleterre était déjà convaincue que le Canal serait achevé. En effet, elle se préoccupait, dès mai 1863, de la création d'un nouveau port à Malte, ayant pour annexe des docks spéciaux, où pourraient facilement se réunir des forces considérables de sa flotte de la Méditerranée (2). En outre, des forteresses de premier ordre protégeraient les bâtiments abrités dans ce mouillage (3). Pour obtenir de la Chambre des Communes le vote des fonds nécessaires, on invoquait uniquement l'augmentation d'activité qui résulterait et dont bénéficieraient à la suite du percement de l'isthme de Suez, le commerce et la navigation dans la Méditerranée (4).

Sans nous laisser entraîner dans le détail des intrigues et des efforts des deux parties en conflit, il nous suffit de dire que le conseil d'administration de la Compagnie du Canal fut obligé de solliciter une intervention de l'Empereur Napoléon III, qui accepta. Le Vice-

---

(1) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, t. I, p. 338; cf. Freycinet, *op. cit.*, p. 120.

(2) Archives nationales, minist. de la Marine, B 4-1036, le consul français à Malte au ministre des affaires étrangères, le 20 mai 1863; cette lettre fut communiquée au ministre de la marine le 3 juin 1863.

(3) *Ibid.*

(4) *Ibid.*

Roi de son côté déclara qu'il se rapporterait complètement à l'Empereur pour un règlement amical et définitif de toutes les questions en litige (1).

Une commission d'arbitrage fut nommée, le 3 mars 1864, et sur ses conclusions l'Empereur rendit sa décision arbitrale, le 6 juillet 1864 (2). D'après cette décision, la Compagnie n'aurait plus le droit de demander des ouvriers au gouvernement égyptien; elle restituerait les terres qu'elle possédait dans l'isthme, et par contre, elle recevrait à titre d'indemnité une somme de 84.000.000 de francs, payable par annuités.

Les Anglais suscitèrent à Constantinople l'opposition M. de Lesseps fut obligé de solliciter de nouveau la protection de l'Empereur, le 4 février 1865 (3). Après un nouveau délai, au cours duquel Sir Bulwer se rendit en Egypte et fut impressionné par le progrès des travaux à tel point qu'il avouait sa confiance dans le succès de l'affaire (4), le Sultan octroya le 19 mars 1866 du Sultan contre la sentance arbitrale, à ce point que

---

(1) Déclaration de M. de Lesseps à l'Assemblée générale des actionnaires, le 1er mars 1864. Lettres, journal et documents; 4e série, p. 422; J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 348; Voisin Bey, *op. cit.*, p. 211.

(2) F. de Lesseps, *op. cit.*, p. 476; J. Ch.-Roux, *op. cit.*, annexe n° 19; Voisin Bey, *op. cit.*, p. 213.

(3) F. de Lesseps, *op. cit.*, 5e série, p. 88; J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 350.

(4) J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 350; F. de Lesseps, *op. cit.*, 5e série, p. 116.

le firman (1) autour duquel tant de luttes avaient été engagées entre la politique anglaise et la politique française.

L'Angleterre, mise en échec dans sa politique d'hostilité au creusement du Canal, ne doutait plus qu'il serait achevé dans peu de temps. En conséquence, elle cessait une opposition qui devenait puérile. « En 1868, à une déléguation de l'industrie cotonnière qui demandait au gouvernement de placer la neutralité du Canal sous la garantie de toutes les puissances, lord Stanley, ministre des affaires étrangères, répondit: Je n'ai aucune espèce de doute sur l'achèvement définitif du Canal de Suez. Il est évident qu'aucune nation ne profitera aussi largement que la nôtre du trafic qui doit passer par le Canal. Je garderai le souvenir des questions dont vous venez de m'entretenir et je leur donnerai toute l'attention que leur grande importance mérite » (2).

La Compagnie avait compensé la diminution des bras par de puissantes machines, et d'un jour à l'autre l'entreprise marchait vers son achèvement. Le 14 mars 1869, les eaux de la Méditerranée pénétrèrent dans le bassin des lacs Amers en présence du Prince de Galles et du Vice-Roi.

L'inauguration du canal pour la navigation univer-

---

(1) Voisin Bey, *op. cit.*, p. 268; J. Ch.-Roux, *op. cit.*, ann. 20.
(2) Freycinet, *op. cit.*, p. 126-127.

selle eut lieu le 17 novembre 1869, « avec une solennité et un éclat qu'on ne retrouverait peut-être au même degré dans aucune autre cérémonie » (1). En effet, « tout était réuni dans cette solennité pour parler à l'esprit, à l'imagination, à l'âme. Sur cette terre d'Egypte l'un des berceaux de l'humanité, le monde moderne manifestait sa puissance sous la forme la plus saisissante et la plus durable. La science éveillait de son antique sommeil la terre des Pharaons, et traçait à la civilisation une route pacifique et féconde à travers les sables du désert » (2).

⁂

Dans ce dernier chapitre de l'histoire du Canal, nous venons de constater que l'Angleterre avait passé par trois phases: « elle avait nié le Canal; elle avait cherché à l'empêcher; elle reconnaissait sa grande utilité pour les intérêts britanniques. Il lui restait à passer par une quatrième phase: celle de ses persévérants efforts pour l'accaparer » (3).

Or, les événements qui ont suivi l'achèvement du

---

(1) Freycinet, *op. cit.*, p. 127.

(2) *M. de Lesseps, sa vie, son œuvre*, par Alex. Bertrand et Emile Perrier, cité par J. Ch.-Roux, *op. cit.*, p. 388.

(3) Freycinet, *op. cit.*, p. 127.

Canal nous montrent combien l'Angleterre était préoccupée de réaliser son ambition de s'emparer de cette voie de communication avec les Indes. L'intervention dans les affaires financières de l'Egypte, dans les derniers jours d'Ismaïl, succéda à l'achat des actions du Canal que celui-ci possédait (176.602 actions). Bien que le Parlement ne siégeât pas au moment où l'occasion de cet achat se présenta à l'Angleterre, Disraeli n'avait pas hésité à prendre cette décision sous sa propre responsabilité (1). Les avantages qu'y trouvait l'Angleterre étaient trop évidents pour qu'on pût les mettre en doute (2). On allait même jusqu'à concevoir des plans déjà arrêtés entre l'Angleterre et le Khédive, d'après lesquels, disait le comte Beust dans un rapport au comte Andrassy (3), « dans le cas où un démembrement de l'Empire Ottoman viendrait à s'accomplir, le Khédive reconnaîtrait une espèce de suzeraineté de l'Angleterre, tandis que celle-ci enverrait à la fois d'ici (d'Angleterre) et des Indes une force militaire suffisante pour occuper le pays ».

Ce plan ne fut pas exécuté sous le règne d'Ismaïl, mais au commencement du règne de son fils Tewfik. Bref, ce furent les événements de 1881-1882 qui don-

---

(1) Pour plus de détails sur cette question, voir: l'achat des actions de Suez par Charles Lesage, Plon, Paris, 1906.

(2) *Le Times* du 25 nov. 1875.

(3) Haus, Hof und Staats Archiv., corr. dipl., Angleterre, année 1875, comte Beust au comte Andrassy, le 10 nov. 1875.

nèrent à l'Angleterre l'occasion, qu'elle attendait depuis longtemps, de s'emparer de l'Egypte.

Dans une dépêche confidentielle qu'envoyait le consul général d'Autriche en Egypte à son gouvernement le 8 janvier 1882 (1), il affirmait que l'Angleterre encourageait le cabinet libéral du Chérif, « afin d'empêcher la révolte de s'aggraver, et en même temps de détruire ce qui restait de l'autorité du Khédive pour avoir un prétexte à intervenir » (2).

A en croire le même consul, « le Khédive avait confié à Sir Mallet qu'il était décidé à se jeter dans les bras de l'Angleterre, ce qui d'ailleurs était très possible, vu son faible caractère » (3).

L'occupation anglaise de l'Egypte avait lieu la même année; elle dure encore, sous des prétextes divers, comme l'Angleterre seule sait en trouver pour éluder ses promesses les plus solennelles: elle s'est engagée plus de soixante fois à évacuer le pays, sans jamais passer même à un semblant d'exécution.

Ainsi, elle s'obstine à garder jalousement pour elle seule — malgré la déclaration de l'indépendance de l'Egypte de mars 1922, — une œuvre grandiose, née de la collaboration confiante et intime de la France et de l'Egypte, et contre laquelle elle n'avait

---

(1) Haus, Hof, und Staats Archiv. *Aegyptische Frage*, vol. XXXI, 24, dép. n° 10, le 8 janv. 1882.

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*, dép. n° 15, le Caire, le 9 janv. 1882.

cessé de mener une lutte tour à tour violente et sournoise. Il semble impossible cependant que le monde entier accepte indéfiniment que ses intérêts soient sacrifiés à l'impérialisme britannique ; le concert européen, qui a proclamé la neutralité du Canal en 1888, se reformera tôt ou tard pour libérer la grande voie de communication entre l'Orient et l'Occident, et effacer les derniers vestiges de l'occupation anglaise dans la vielle terre des Pharaons.

ANNEXE N° 1

Considérations sur l'Établissement d'un Canal de navigation qui réunirait la Mer Rouge à la Méditerranée — Vienne le 2 mars 1843 *— rapport présenté au Prince Metternich par le comte Fiquelmont* (1).

Les rapports du consul général d'Autriche en Egypte disent que Mohamed Ali a pris la résolution d'ouvrir un canal de navigation entre la Mer Rouge et la Méditerranée. Les études de ce travail sont faites ; elles prouvent la facilité de son exécution, et l'estimation de la dépense ne dépasse pas la somme de deux millions de talaris. La modicité de cette somme prouve que la nature du terrain et la différence du niveau des deux mers favorisent également l'exécution de l'entreprise. Les

(1) Haus, Hof und Staats Archiv.; Vienne, Adm. Registratur F. 13 Fasr (F. 13), 1842-1869.

bénéfices considérables qu'elle donnerait seront bien supérieurs à l'intérêt du capital qu'exigerait son exécution....

Il (Mohamed Ali) sent tous les avantages qu'une pareille communication donnerait à l'Egypte; il comprend qu'elle produirait une véritable révolution dans les relations commerciales du monde. Mais c'est précisément la grandeur de cet avantage qui donne de l'inquiétude à son esprit; il dit qu'une fois cette communication établie, l'Angleterre voudrait y mettre des portes et en prendre les clefs; il demande donc des sûretés contre une pareille éventualité; et comme l'Autriche serait la puissance qui, par sa position géographique, serait, après l'Angleterre, appelée à retirer les plus grands avantages de cette nouvelle route commerciale, il croit pouvoir s'adresser au gouvernement autrichien pour que par son entremise l'Europe lui donne les garanties dont il sent avoir besoin...

Mohamed Ali (par ailleurs) veut donner la priorité au travail du barrage, parce qu'il enrichirait ses sujets, tandis que le canal de navigation d'une mer à l'autre tournera plus au profit de tous les étrangers qu'à celui de l'Egypte elle-même.

M. Laurin, et, de concert avec lui, ses collégues de France et de Russie ont combattu cette opinion en prouvant à Mohamed Ali que les bénéfices que lui donnera le canal, seront si grands qu'ils lui fourniront les moyens d'exécuter plus facilement l'autre entreprise.

Mohamed Ali paraît vouloir se rendre à ce calçul, si

on lui donne une garantie européenne que l'importance de cette nouvelle direction commerciale ne devienne pas un objet de convoitise contre l'Egypte elle-même, et ne compromette à la fois l'indépendance du pays et le sort de sa famille. M. Laurin a exposé au Vice-Roi que, plus l'Égypte deviendra importante pour l'Europe, plus il pourra se tenir assuré que l'intérêt de tous se réunirait pour en garantir l'indépendance; que le canal de navigation entre les deux mers deviendrait pour l'Égypte un gage de sûreté pareil à celui que l'importance du Bosphore et des Dardanelles donne à la Porte.

Il faut rendre justice à la sagacité de cet exposé qui aboutit à concentrer la question dans un calcul de haute politique; il n'y a cependant pas similitude entre les deux positions.

Personne ne pourrait s'emparer de Constantinople sans renverser l'Empire Ottoman, et sans se trouver dans la nécessité de le remplacer par un autre empire; car d'aussi vastes territoires ne pourraient pas être jetés là comme des débris qui resteraient isolés, et la possession durable de Constantinople n'est possible qu'en y ajoutant celle des provinces d'Europe et d'Asie dont cette capitale est le centre nécessaire. Ce n'est donc pas le Bosphore comme passage de la Méditerranée dans la Mer Noire, mer étroite, de littoral toujours difficile, souvent dangereux et d'un commerce borné, qui donne de l'importance à Constantinople; c'est la nécessité absolue de rétablir un empire à la place de celui qui serait renversé qui seule forme la garantie du Sultan.

Il n'en est pas ainsi de l'Egypte, dont la position géographique rend le démembrement possible, même facile, sans que l'Empire turc en soit renversé.

Le rétablissement de cette voie commerciale de l'ancien monde donnerait à l'Autriche des avantages, que Votre Altesse voudrait lui assurer; vous désirez donc l'exécution de ce projet; comme vous sentez cependant, mon Prince, tout ce qu'un établissement d'une aussi haute importance aurait nécessairement de précaire dans des mains politiquement aussi faibles que le sont celles de Mohamed Ali, vous désirez lui donner un caractère sultanique; ce qui pourrait donner à la fois plus de force à l'Empire Ottoman, et ce qui placerait directement cette grande voie de navigation sous la sauvegarde de ce principe d'indépendance qu'un traité récent a consacré en faveur de la Porte.

Ici se présentent des considérations d'une haute gravité; je commencerai par la plus importante.

L'Angleterre, après les vacillations du ministère Whig, a fini par entrer franchement par principe d'opposition à la Russie, dans le système politique de l'Autriche en faveur de la conservation de l'Empire Ottoman; il y a eu toutefois, dans l'activité que l'Angleterre mit à briser la puissance de Mohamed Ali, un calcul d'opposition à la France; ce Turc, d'ailleurs si fin et si rusé, commit la faute de se faire trop Français; le développement de sa puissance, qu'il devait à tous les secours que lui prodiguait la France, ne pouvait convenir à l'Angleterre; elle fut donc détruite de

manière à ne pouvoir plus se relever. Depuis plusieurs années l'Angleterre était occupée de l'idée d'établir par l'Egypte et la Mer Rouge une communication plus directe avec les Indes. Il ne s'agissait que d'une voie postale, pour la correspondance et pour les voyageurs; mais bientôt, on pensa aux avantages qu'il y aurait à en faire une voie commerciale. Un de ces avantages serait de prévenir sur tous les marchés de l'Europe les nations qui comme les Américains et les Hollandais ne peuvent faire le commerce de l'Asie que par l'Océan, et de pouvoir en vendre les denrées à meilleur marché qu'eux.

L'Empire britannique dans l'Inde, dans sa position actuelle, ne donne et ne peut donner à la Métropole aucune garantie de sa durée; quand on pense qu'il n'existe entre l'Inde et l'Angleterre d'autres points de relâche que l'isle de Ste-Hélène et le Cap de Bonne-Espérance, on comprend les difficultés qu'il y aurait de porter au besoin du secours à la puissance anglaise de l'Indoustan, si elle s'y trouvait menacée. Mais on comprend en même temps d'autant plus facilement l'importance qu'aurait la possession de l'Egypte qui deviendrait à la fois place d'armes et entrepôt de commerce. Il ne faut pas plus de quatre jours de navigation à voile pour porter des troupes de Malte à Alexandrie, et il ne faut pas plus de dix à douze jours pour le faire de Gibraltar et de Corfou; il n'en faut que quinze pour faire arriver des convois de Bombay à l'isthme de Suez; il est donc raisonnable d'admettre que la possession de

l'Egypte se présente à l'esprit du gouvernement anglais comme un calcul d'avenir nécessaire à la conservation de son empire dans l'Inde, et de toute sa puissance en Asie. Ce calcul n'est pas une hypothèse d'imagination, il repose sur une expérience déjà faite. L'armée française, déjà affaiblie de nombre et moralement ébranlée par le départ de Bonaparte, fut simultanément attaquée du côté de l'Europe par une armée du général Abercromby qui débarqua près d'Alexandrie et par une autre armée venue de l'Inde commandée par le général Baird qui débarqua à Suez et s'empara du Caire; cette armée se composait de troupes de la Compagnie des Indes, qui, la campagne finie retournèrent à Bombay, et de plusieurs régiments européens qui rentrèrent en Europe.

Parmi ces régiments se trouvait entre autres le régiment suisse de Vatteville au service de Hollande, fait prisonnier à l'isle de Ceylan par les Anglais; il fut pris à la solde anglaise; il fit les campagnes du Mysore contre Tippo-Sayb, et après avoir traversé l'Egypte fut mis en garnison à Malte, puis licencié à la fin de la guerre de la péninsule.

Ainsi la combinaison de faire de l'Egypte un centre de communication entre l'Europe et l'Indoustan est déjà familière au gouvernement anglais. La navigation à vapeur à laquelle l'Angleterre se hâte de donner un immense développement rend aujourd'hui cette combinaison plus facile, parce qu'elle peut être soumise à un calcul positif.

Si l'Europe veut contrarier le projet de l'Angleterre du côté de la Méditerranée, elle ne possède aucun moyen de le faire du côté de la Mer Rouge; l'occupation d'Aden a été passée sous silence en Europe.

L'établissement du canal de navigation projeté par Mohamed Ali viendra donc augmenter la convoitise de l'Angleterre: les intérêts sont trop gigantesques pour qu'elle y puisse résister; le gouvernement sera d'ailleurs incessamment pressé par la Compagnie des Indes, par la Cité de Londres et par le commerce de Calcutta; ces trois centres d'action, dont un seul a suffi dans les derniers temps pour soulever toute l'Asie depuis l'Afghanistan jusqu'à la Chine, se réuniront dans un même intérêt, et conduiront nécessairement l'Angleterre, tôt ou tard, selon les circonstances, à une entreprise à laquelle elle se laissera facilement entraîner.

Cet événement, qui ne peut manquer d'arriver un jour, mais qui cependant pour arriver a besoin d'être préparé, fera sortir l'Angleterre de la politique de conservation qu'elle a adoptée relativement à l'Empire Ottoman: car ce n'est qu'en troublant cet empire qu'elle arriverait à la possession de l'Egypte.

S'il ne s'agissait que du commerce, elle pourrait être satisfaite de voir s'ouvrir un canal de navigation qui quoique mis à l'usage de tout le monde, lui assurerait cependant de plus grands avantages qu'aux autres parce que son commerce est plus considérable et qu'il s'agit de rapprocher la métropole de ses vastes établissements d'Asie; mais l'Angleterre sera conduite à vouloir da-

vantage : elle voudra faire de l'Égypte une vaste place d'armes, pour protéger et défendre un empire que le développement rapide de l'Inde rendrait sans cet établissement plus difficile pour ne pas dire impossible à concevoir.

A l'occasion de la construction de ce canal de navigation, Votre Altesse a senti la nécessité de ne pas laisser à la disposition exclusive de Mohamed Ali un établissement, qui lui donnerait trop de richesses et pourrait le reconduire à une plus grande indépendance que celle qui lui a été laissée, ou qui pourrait selon que lui-même en a l'instinct l'exposer à la convoitise étrangère ; vous avez donc pensé, mon Prince, que le Sultan devrait se mettre à la tête de cette entreprise ; qu'elle devrait être faite en son nom, et que Mohamed Ali ne devrait être admis à partager les bénéfices qu'elle donnerait, que dans une proportion qui deviendrait l'objet d'un règlement entre les deux parties. Cet arrangement qui aurait une haute valeur politique rencontre deux difficultés.

1° Mohamed Ali n'est pas d'une ambition assez élevée pour comprendre la gloire que lui donnerait l'exécution d'un pareil ouvrage ; il est avare et ne comprend la dépense que pour les gros profits qu'elle peut lui donner ; il est accapareur de toutes les manières, des biens matériels, comme de l'autorité ; l'ardeur qu'il parait vouloir mettre à l'exécution de cette entreprise, s'attiédira par l'idée qu'il devrait en partager l'honneur et les bénéfices avec le Sultan ; et cependant, lui seul peut

l'entreprendre et la conduire à bonne fin; le Sultan ne possède en Egypte, ni l'autorité administrative, ni les moyens qui seraient nécessaires pour de pareils travaux; la Porte ne pourrait amener Mohamed Ali à composition et soutenir son ardeur, que par le côté politique de la question; c'est donc un objet, qui aurait besoin d'être traité avec autant d'habileté que de secret.

2° La seconde difficulté provient de la Porte elle-même.

Les Orientaux ne comprennent le principe de souveraineté que comme un droit de possession; leur intelligence n'a jamais sû s'élever au-dessus de celle de cette idée grossièrement matérielle. C'est ce qui explique la décadence progressive de tous les États de l'Asie.

Comprendre le principe de la souveraineté comme une force morale qui doit toujours être agissante sans se reposer jamais, dépasse les facultés d'hommes qui ne reconnaissent la puissance que par la force qu'elle donne et par l'usage qu'elle en fait. Gouverner n'est pour eux autre chose que d'assurer la soumission.

La Porte qui ne connait pas un autre principe de gouvernement et d'administration que celui-ci, saurait-elle faire à l'Egypte l'application de principe moral de la souveraineté du Sultan d'une manière utile aux intérêts de la province que gouverne le Vassal, comme à ceux du Souverain? Sans cette habileté ce canal de navigation qui rapprocherait autant l'Asie de l'Europe, qui serait en particulier pour l'Autriche une source de richesses commerciales qui lui ont été inconnues jusqu'à

ce jour, deviendrait pour l'Empire Ottoman bien plutôt un sujet de dangers qu'un accroissement de puissance.

Vienne, le 2 mars 1843.

ANNEXE N° II

Lettre de M. Revoltella à M. le Comte Rechberg-Rothenlowen, ministre des affaires étrangères de l'Autriche. Trieste, le 17 mars 1862 (1).

Revenu de mon excursion en Egypte, dont le but a été de visiter les travaux du Canal de Suez dans tous les détails pour en référer ensuite au gouvernement de S. M. I. R. A., je remplis mon engagement en remettant à Votre Excellence le rapport relatif... J'éprouve la plus vive satisfaction en traçant l'aperçu de l'état des travaux, et leur rapide avancement depuis la visite sur

---

(1) Haus, Hof und Staats Archiv. Vienne, corr. cons., Alexandrie et le Caire (1860-1870).

les lieux de S. A. le Vice-Roi d'Egypte, par suite de laquelle le nombre des travailleurs indigènes, qui s'élevait lors de mon départ à deux mille hommes, est porté d'après les nouvelles authentiques que je viens de recevoir par le dernier bateau à vapeur à plus de vingt-cinq mille....

En appui aux assurances positives que je suis à même de donner sur l'internationalité la plus impartiale, qui doit servir de base à l'entreprise et être strictement maintenue, question à laquelle j'ai voué d'après le désir de V. E. ma plus soigneuse attention, j'ai l'honneur de me référer à la copie ci-jointe d'une lettre, qui m'a été adressée à ce propos par Monsieur le consul général des Pays-Bas, résidant à Alexandrie, à laquelle V. E. donnera d'autant plus de poids, que son auteur a chargé d'y sauvegarder les vues de son gouvernement, qui sont sur ce point identiques à celles de l'Autriche. La nature délicate de cette lettre confidentielle m'impose le devoir d'en faire un sujet de communication réservée exclusivement à V. E.

Comme cependant une parfaite internationalité pourrait être atteinte dans son essence sans le concours des autres nations, le gouvernement éclairé de S. M. I. R. A. saura aviser aux mesures aptes à s'y assurer la part qui lui revient en faisant peser d'un côté ses intérêts sur les décisions de la Compagnie du Canal, et en tirant par là-même, et par l'amélioration de ses ports, réclamée avec tant d'urgence, tout le profit que l'effec-

tuation de l'œuvre grandiose promet au commerce, à la navigation, et à l'industrie de l'Autriche.

C'est à cet effet qu'en ma double qualité de vieux négociant de cette place intéressé à la prospérité de l'Autriche et de vice-président de la Compagnie du Canal de Suez, je me mets entièrement à la disposition de V. E. etc...

ANNEXE N° III

Lettre de M. S. W. Ruyssemaers, consul général des Pays-Bas en Egypte, à M. Revoltella, Alex. le 4 décembre 1861 (1).

Cher Monsieur Revoltella,

Dans un récent et confidentiel entretien vous avez bien voulu me faire part de l'objet d'une vive préoccupation, qui vous animait à l'endroit de l'entreprise du canal de Suez, à savoir si cette entreprise était bien

---

(1) *Ibid.*

réellement uniquement commerciale, universelle et internationale dans le sens absolu du mot, et non point une œuvre purement française, une sorte de manteau servant à abriter les intrigues politiques et les idées de domination de la France en Egypte, comme on le croit assez volontiers dans une grande partie de l'Europe.

La position exceptionnelle, que, j'occupe dans ce pays comme représentant du gouvernement néerlandais et en même temps vice-président de la Compagnie du canal de Suez, ma manière de voir bien connue quant aux conditions dans lesquelles seulement selon moi la canalisation de l'isthme de Suez, doit s'effectuer ma longue intimité avec le Vice-Roi actuel qui m'a permis de m'initier à toutes les négociations de cette affaire, et de connaître la pensée intime du Prince à son égard, tout cela me mettait fort à l'aise pour détruire ou au moins affaiblir, comme je crois l'avoir fait, les craintes que vous vous exprimiez, et que j'ai partagé en principe.

Je ne rappellerai pas ici, cher Monsieur, tout les faits, que je vous ai exposés, pour vous faire bien comprendre le manque de fondement des idées dont vous étiez, fort naturellement d'ailleurs l'écho fidèle; je ne reviendrai pas non plus sur la nature exacte du rôle qu'il m'a été donné de remplir dans cette grande affaire depuis sa conception jusqu'à ce jour, mais je crois bon d'établir une dernière fois, d'une manière précise, et en quelques lignes l'attitude prise franchement par moi, au début des opérations, vis-à-vis du promoteur

de l'œuvre, mon ami, M. de Lesseps. C'était lors des premières ouvertures que me fit le futur président de la Compagnie en confiant à mon amitié, et à ma direction le projet de canalisation déjà mûrement conçu dans son esprit.

Appréciant la grandeur de ce projet et ses immenses conséquences je n'hésitait pas à promettre le concours qui m'était demandé, mais en même temps, je crus devoir loyalement prévenir M. de Lesseps que ma modeste collaboration ne lui était acquise, qu'à la condition que l'œuvre conserverait toujours rigoureusement son caractère privé, commercial et international, et ne servirait jamais à favoriser la prépondérance exclusive de la France en Egypte; je prévenai M. de Lesseps, que si jamais la moindre preuve, ou même un soupçon se présentait à mon esprit qu'il fut l'instrument de son gouvernement, dans un but politique, je me réservais mon entière liberté d'action pour prévenir le Prince, et ceux de mes collégues parmi les consuls généraux que je croirais en position de s'opposer alors, aux projets ambitieux, qui se cacheraient sous cette utile entreprise; fidèle à ma devise que je ne prêterai jamais la main à faciliter l'avènement dans ce pays d'un préfet français, pas plus qu'à celui d'un gouverneur anglais.

M. de Lesseps accepta avec empressement mes réserves, et me répondit sans aucune hésitation et avec cette franchise qui le distingue, et qu'il était plus jaloux que tout autre de conserver à son œuvre une haute et

absolue indépendance, qui était d'ailleurs indispensable pour sa bonne réussite.

Je communiquai au Vice-Roi les scrupules qui avaient motivés cette explication de ma part avec M. de Lesseps, et j'assurais le Prince que je serais la sentinelle vigilante qui le préviendrait si jamais le moindre soupçon venait à réveiller mes inquiétudes. Voilà près de huit ans que cette déclaration a été faite; et il vous sera facile de vous en assurer auprès de son Altesse elle-même, car le Prince s'en souvint encore dernièrement dans une conversation où j'avais l'occasion de rappeler ses paroles.

Mon objection ainsi levée je m'associai à la grande tâche entreprise par mon vaillant ami, et j'en devins dans la mesure de mes forces, l'un des soutiens sans cesser un instant de veiller au maintien de cette indépendance que je considère comme une condition essentielle de l'existence de l'œuvre.

M. de Lesseps m'avait autorisé de recevoir, d'ouvrir, et de lire, toute sa correspondance la plus intime, qu'il fut ici, au désert, ou en Europe, voilà près de huit ans que cela dure, et je déclare sur l'honneur que jamais une note, un mot, un signe, n'a été trouvé par moi qui put faire supposer même qu'il avait l'appui intéressé du gouvernement de son pays, où qu'il suivait une direction indiquée, et pour moi, qui a suivi les phases souvent périlleuses par lesquelles la grande affaire a dû passer depuis sa création, nul doute ne peut plus exister sur la haute sincérité des affirmations

de M. de Lesseps, et j'aurai en moi-même fort mauvaise grâce à conserver de la défiance à l'endroit de la politique française, devant la froideur, je puis dire l'attitude pleine d'hostilité, que prît bientôt le consul général de France en Egypte contre la Compagnie encore bien débile au Canal de Suez. On peut en effet se rappeler, que ce représentant du gouvernement français abandonna non seulement la Compagnie à ses propres forces, lors des attaques venues de Constantinople, sur l'instigation d'une grande Puissance, bien connue par son antagonisme à l'œuvre du Canal, mais la mit souvent à deux doigts de sa perte par son attitude hostile, au point que la Compagnie fut obligée de s'adresser au gouvernement français par une plainte officielle pour la faire cesser; et cependant ce représentant est un des diplomates les plus intelligents et par ses relations intimes avec un haut personnage politique de la France, alors ambassadeur à Constantinople il était à supposer qu'il connut les sentiments de son gouvernement à l'endroit de l'entreprise de M. de Lesseps; cette attitude du représentant français a jeté des doutes chez les personnes les plus dévouées à l'œuvre et le Vice-Roi en fut quelquefois ébranlé lui-même; je vous avoue avec franchise que ce découragement avait fait de même de grands progrès chez moi, et après avoir nourri longtemps des méfiances contre les intrigues politiques secrètes que je redoutai de la France, je ne pouvais pas m'expliquer cet abandon complet où ce gouvernement laissait cette œuvre, ou

de grands intérêts français étaient alors déjà engagés, enfin, cher M. Revoltella, la conviction la plus profonde existe aujourd'hui pour moi, que cette entreprise est bien réellement telle que M. de Lesseps la représente, et *qu'il a eu mission expresse du Vice-Roi de l'établir et de la maintenir*, c'est-à-dire purement *commerciale* et *internationale* et son seul véritable unique, mais *persévérant* protecteur, n'a été jusqu'à ce jour que le Vice-Roi d'Egypte.

Voilà ce que j'ai bien voulu vous persuader et vous faire partager puisque c'est une conviction basée sur une expérience, je dirais presque une surveillance de près de huit ans, mais à l'occasion je vous enverrai un extrait de mes notes et observations que j'avais rédigées plutôt pour moi seul, mais qui vous prouveront encore mieux toute la sincérité de ma conviction.

PROPOSITIONS DONNEES PAR LA FACULTE:

I. — *Les Saint-Simoniens et les grands travaux.*

II. — *L'Egypte pendant le dix-neuvième siècle.*

III. — *Le Canal de Suez pendant la guerre mondiale.*

BIBLIOGRAPHIE

Sources manuscrites:

Archives du Ministère des Affaires Etrangères de France: Correspondance consulaire. — Le Caire et Alexandrie (Cartons des Affaires Commerciales).

— Correspondance diplomatique. — Egypte, Vols 1-19.

— Mémoires et Documents; Turquie. — Vols. 7, 8, 15, 69, 145, 170-173.

Ibid: Indes Orientales et Colonies Françaises. — Vols, 1707, 1774.

Archives Nationales, Paris: Ministère de la Marine: Cartons: BB 1026, BB 4 1034, BB 4 1038.

Record Office, Londres: State Papers. — Foreign Office — Turkey.

— Foreign Office — Egypt.

— Suez Canal (6 vols).

Haus, Hof und Staats Archiv: Vienne — Le Canal de Suez (5 paquets).

— Correspondance consulaire. — Le Caire et Alexandrie.

— Correspondance diplomatique. — Paris, Londres et Constantinople.

— Aegyptische Frage (La Question d'Égypte). — 1881-1891.

Sources imprimées:

Adam (Mme Juliette). — L'Angleterre en Egypte, Paris 1922.

Bridier (L.). — Une Famille Française, les de Lesseps, Paris 1900.

Charles-Roux (F.). — Autour d'une Route, l'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Égypte au XVIIIe siècle, Paris 1920.

— Les Origines de l'Expédition d'Egypte, Paris, 1910.

Charles-Roux (J.). — L'Isthme et le Canal de Suez: en deux volumes, Paris, 1901.

Cocheris (Jules). — La Situation internationale de l'Égypte et du Soudan, Paris, 1903.

DARCY (Jean). — France et Angleterre, cent années de rivalité coloniale; Paris, 1904.

DRIAULT (Edouard). — La politique orientale et Napoléon.

France and the Levant. — Handsbooks prepared under the direction of the historical section of the Foreign Office; n° 66, London, 1921.

FREYCINET (C. de). — La Question d'Egypte, Paris, 1904.

LA JONQUIÈRE. — Expédition d'Egypte.

LESAGE (Charles). — L'Achat des Actions de Suez, Paris, 1906.

LESSEPS (F. de). — Percement de l'Isthme de Suez, en six séries.

— Lettres, Journal et Documents, en cinq séries.

— Question du Canal de Suez, Paris, 1860.

— Souvenirs de Quarante Ans; en deux volumes, Paris, 1887.

LETRONNE. — *Revue des Deux Mondes,* le 15 juillet 1841.

MARIETTE BEY. — Aperçu de l'histoire d'Egypte; Paris, 1872.

MORET (Alexandre). — Aux Temps des Pharaons. — Rois et Dieux de l'Egypte.

NITOVITCH (Nicolas). — L'Europe et l'Egypte : Paris, 1898.

TALABOT (Paulin). — *Revue des Deux Mondes;* le 1er mai 1855.

VOISIN BEY. — Le Canal de Suez — en 7 volumes; Paris, 1902.

Vu: *Le Président de la Thèse:*
GACHON

Vu:
Montpellier, le 19 novembre 1923
Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Montpellier
J. VIANEY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER:
Montpellier, le 19 novembre 1923
Le Recteur,
J. COULET.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS 9

CHAPITRE PREMIER

Le Canal depuis l'antiquité jusqu'aux Arabes 15

CHAPITRE II

L'Europe et la voie de Suez 34

CHAPITRE III

La voie de Suez de Mohamed Ali à Saïd. 102

CHAPITRE IV

Le Percement du Canal actuel 226

ANNEXE N° 1 310

— N° 2 319

— N° 3 321

BIBLIOGRAPHIE 327

IMPRIMERIE
DE
"L'ECONOMISTE MÉRIDIONAL"
19, AVENUE DE TOULOUSE
MONTPELLIER